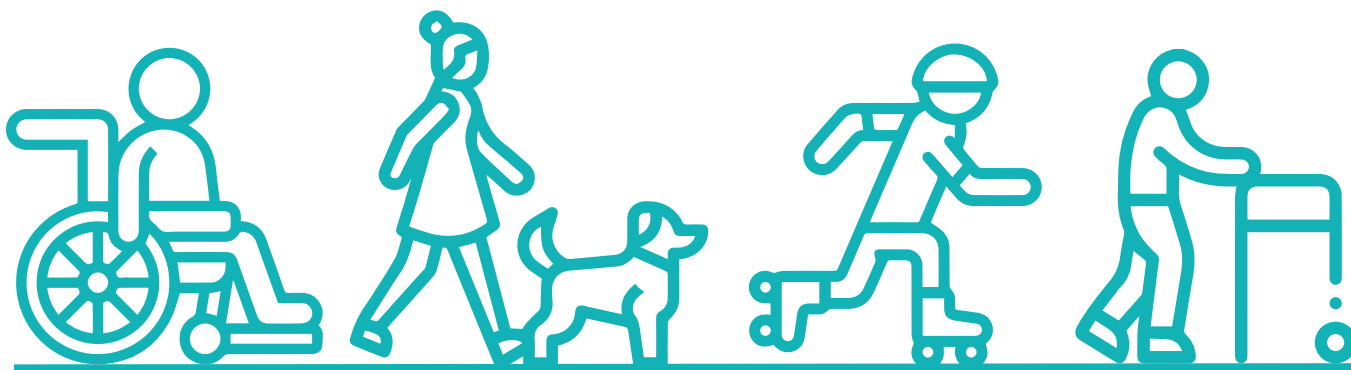


Pour des parcs accessibles

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



Centre d'écologie
urbaine de Montréal

Centre intégré
universitaire de santé
et de services sociaux
du Centre-Sud-
de-l'Île-de-Montréal

Québec



CONSEIL RÉGIONAL
ENVIRONNEMENT
MONTREAL

Société Logique
design universel | universal design

VOYAGEZ
FUTÉ



PROJET POUR DES PARCS ACCESSIBLES

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.

1 Introduction	1
1.1 Origine du projet	1
1.2 But et objectifs du projet	1
1.3 Intentions ayant guidé le projet	2
1.4 Concepts utilisés	2
1.4.1 Design universel et aménagements piétonniers	2
1.4.2 Principes d'aménagements du domaine public	2
1.4.3 Verdissement des abords des parcs	4
1.5 De nombreuses collaborations	4
1.6 Grandes étapes du projet	5
1.7 Contenu du rapport et à qui il s'adresse	6
2 Méthodologie	7
2.1 Démarche de sélection des parcs à étudier	7
2.2 Méthodologie de l'analyse spatiale	8
2.3 Méthodologie de l'audit Ppassage	8
2.3.1 Audit Ppassage	8
2.3.2 Réflexions sur le choix des intersections et tronçons de rue à analyser	10
2.3.3 Déroulement de l'audit	10
2.4 Ateliers de validation	10
2.4.1 Atelier citoyen	10
2.4.2 Atelier professionnel	11
3 Secteurs à l'étude	13
3.1 Parc Angrignon	13
3.2 Promenade-Bellerive	14
3.3 Parc-nature de la Pointe-aux-Prairies	15
4 Analyse spatiale de l'accessibilité aux parcs en transport actifs et collectif	17
4.1 Analyse spatiale du parc Angrignon	17
4.1.1 Offre et accessibilité en transport actif	17
4.1.1.1 Réseaux cyclables et de vélo en libre-service	17
4.1.1.2 Réseaux piétonniers	19
4.1.2 Offre et accessibilité en transport collectif	20
4.1.2.1 Réseau de transport structurant	20
4.1.2.2 Réseau d'autobus et autres	21

4.2.	Analyse spatiale du parc de la Promenade-Bellerive	23
4.2.1	Offre et accessibilité en transport actif	23
4.2.1.1	Réseaux cyclables et de vélo en libre-service	23
4.2.1.2	Réseaux piétons	25
4.2.2.	Offre et accessibilité en transport collectif	25
4.2.2.1	Réseau de transport structurant	25
4.2.2.2	Réseau d'autobus et autres	26
4.3	Analyse spatiale du parc-nature de la Pointe-aux-Prairies	27
4.3.1	Offre et accessibilité en transport actif	27
4.3.1.1	Réseaux cyclables et de vélo en libre-service	27
4.3.1.2	Réseaux piétons	28
4.3.2	Offre et accessibilité en transport collectif	30
4.3.2.1	Réseau de transport structurant	30
4.3.2.2	Réseau d'autobus et autres	31
5	Analyse des pourtours des parcs avec la méthode Ppassage	32
5.1	Coins de rue	32
5.2	Éléments aux approches des traverses	33
5.3	Traverses piétonnes	34
5.4	Observations aux tronçons de rue	35
6	Recommandations	36
6.1.	Parc Angrignon	36
6.1.1	Recommandations sur l'accessibilité aux parcs en transport actif et collectif	36
6.1.2	Recommandation sur les intersections	37
6.1.3	Recommandation sur les tronçons de rue	38
6.1.4	Recommandations sur le potentiel de verdissement	39
6.2.	Parc de la Promenade-Bellerive	42
6.2.1	Recommandation sur l'accessibilité aux parcs en transport actif et collectif	42
6.2.2	Recommandation sur les intersections	43
6.2.3	Recommandation sur les tronçons de rue	44
6.2.4	Recommandations sur le potentiel de verdissement	45
6.3.	Parc-nature de la Pointe-aux-Prairies	47
6.3.1	Recommandation sur l'accessibilité aux parcs en transport actif et collectif	47
6.3.2	Recommandation sur les intersections	48
6.3.3	Recommandation sur les tronçons de rue	49
6.3.4	Recommandation sur le potentiel de verdissement	49
7	Recommandations générales	51
7.1	Apaiser la circulation autour des grands parcs pour sécuriser leur accès par les modes de transport actifs et collectifs	51
7.2	Considérer les grands parcs comme des générateurs de déplacements importants	51
7.3	Assurer l'accessibilité universelle aux grands parcs, peu importe le mode de transport	51

8 Opportunités de mise en oeuvre et suites éventuelles	53
8.1 Opportunités de mise en oeuvre des recommandations	53
8.1.1 Parc Angrignon	53
8.1.2 Parc de la Promenade-Bellerive	53
8.1.3 Parc-nature de la Pointe-aux-Prairies	53
8.1.4 Ensemble des grands parcs montréalais	53
8.2 Suites éventuelles	54
Annexes	55
Annexe 1 : Liste des articles consultés pour identifier les critères favorisant l'utilisation des parcs et espaces verts en milieu urbain	55
Annexe 2 : Présentation des trois parcs analysés	59
1. Parc Angrignon	59
2. Parc de la Promenade Bellerive	60
3. Parc-nature de la Pointe-aux-Prairies	62
Annexe 3 : Rapport de l'atelier citoyen au parc de la Promenade-Bellerive	66
Mise en contexte	68
La consultation	69
Les activités réalisées	70
Les résultats	72
Rétroaction sur le processus	78
Annexe 4 : Exemples d'aménagements inspirants pour améliorer l'accessibilité des parcs	84

1. INTRODUCTION

1.1 Origine du projet

Les parcs et les espaces verts jouent un rôle très important sur plusieurs plans en milieu urbain : ils sont associés à de nombreux effets significativement positifs sur l'environnement et sur la santé physique et mentale, mais également en termes d'inclusion sociale et d'amélioration de la qualité de vie de la population. L'accès aux parcs comptent parmi les déterminants qui incitent grandement à la pratique d'activités physiques en famille. Il est donc important que ces espaces soient universellement accessibles par des modes de transport actifs et collectifs afin que l'ensemble de la population puisse les fréquenter, sans barrière physique ou économique.

Une analyse de l'accessibilité aux grands parcs à la marche démontre que 40% de la population montréalaise a accès à un parc à moins de 15 minutes de marche. Cependant, la distance ne représente pas la seule barrière à l'accès. Par exemple, l'accès peu sécuritaire à pied ou à vélo en raison de la vitesse et du volume de circulation à proximité des grands parcs demeure un obstacle majeur à leur fréquentation. Le projet dont est issu le présent rapport a donc été proposé afin d'identifier les enjeux d'accès aux grands parcs de l'île de Montréal par les transports actifs et collectifs et de formuler des recommandations pour améliorer cette accessibilité.

À l'origine, le besoin de mieux connaître l'accessibilité des grands parcs de l'île de Montréal avait été soulevé comme étant une priorité lors de l'élaboration du plan d'action 2020-2022 de Montréal physiquement active (MPA), qui souhaite le développement de projets collaboratifs entre ses partenaires. Cinq (5) organismes ayant une vision commune de l'accessibilité, de la sécurité routière et des inégalités sociales se sont donc unis pour travailler ensemble et faire valoir l'importance d'agir sur ces enjeux auprès des décideurs. Il s'agit de Voyagez Futé, du Conseil régional de l'environnement de Montréal (CRE-Montréal), de la Direction régionale de santé publique (DRSP), de Société Logique et du Centre d'écologie urbaine de Montréal (CEUM).

Cette collaboration a permis de mettre en commun les différentes expertises de chacun et de réaliser un portrait de la situation. Ce rapport, qui présente les résultats de leurs analyses et leurs recommandations, met en lumière les différentes barrières quant à l'accès par les modes de transport actifs et collectifs à 3 grands parcs montréalais et propose des solutions pour améliorer l'accessibilité.

1.2 But et objectifs du projet

Le projet vise à obtenir des améliorations à la desserte en transport en commun, au réseau cyclable et aux aménagements piétonniers afin de permettre un accès plus facile aux grands parcs montréalais.

Les objectifs de ce projet sont :

1. D'établir un portrait de l'accessibilité de trois grands parcs montréalais par les modes de transport actifs et collectif, dans une perspective de réduction des inégalités sociales de santé;
2. De formuler des recommandations destinées aux décideurs municipaux et des sociétés de transport pour améliorer l'accessibilité aux grands parcs;
3. De présenter et de discuter avec les acteurs clés des recommandations formulées à la suite de l'analyse.

1.3 Intentions ayant guidé le projet

Dans une perspective d'équité, les notions d'accessibilité universelle et d'inégalités sociales de santé ont été prises en compte dans la méthodologie et dans le choix de parcs situés à proximité de populations défavorisées. Les inégalités sociales se traduisent par des problèmes de santé plus marqués chez certains individus moins favorisés. Viser à les réduire, c'est contribuer à donner les mêmes chances à tous d'être en santé.

L'environnement dans lequel les gens vivent a une incidence sur leur santé. Il importe donc de poursuivre les investissements dans la transformation de l'environnement bâti afin d'améliorer les conditions de vie dans lesquelles les gens vivent. Il existe encore des disparités entre les quartiers de différents milieux socio-économique et où prédomine une population d'origine ethnique. Entre autres, le taux de blessés par collision est plus élevé pour les secteurs plus pauvres de la ville. Le nombre de blessés en fonction de la défavorisation matérielle démontre bien les inégalités entre les quartiers. Cela s'explique en partie par la présence d'un plus grand nombre d'artères et de routes majeures et un volume de circulation plus important, ce qui est associé à un plus grand risque d'accident de la route.

1.4 Concepts utilisés

1.4.1 Design universel et aménagements piétonniers

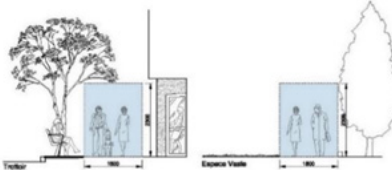
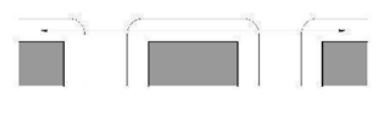
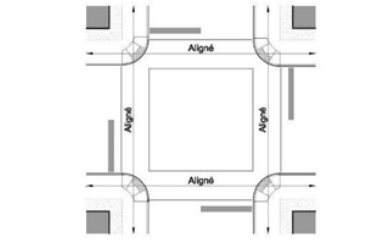
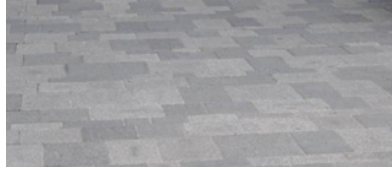
Le projet a été développé dans une perspective d'accessibilité universelle, de manière à améliorer l'accès aux grands parcs pour l'ensemble de la population, peu importe leurs capacités fonctionnelles.

Fondé sur une approche d'inclusion, le design universel permet à toute personne, quelles que soient ses capacités, l'utilisation identique ou similaire, autonome et simultanée des services offerts à l'ensemble de la population, incluant l'aménagement du domaine public. Les besoins des personnes vivant avec des limitations fonctionnelles (motrices, visuelles, auditives ou intellectuelles) sont des révélateurs de difficultés et d'irritants vécus par toute la population. Y répondre de façon inclusive est alors au bénéfice de tous. Certains y trouveront une condition essentielle à leur participation sociale; pour d'autres, il s'agira d'un confort accru. Le design universel se base sur les 7 principes suivants ; l'utilisation équitable, flexible, simple et intuitive, facile d'approche, sécuritaire, qui exige peu d'effort physique et l'utilisation de l'information accessible. Des aménagements piétons inclusifs et sécuritaires sont plus propices à l'utilisation du transport actif comme mode de déplacement.

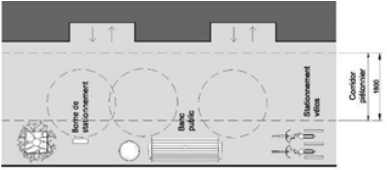
1.4.2 Principes d'aménagements du domaine public

L'intégration de principes de design universel pour l'aménagement de corridors de marche permet d'assurer une utilisation aisée et sécuritaire des aménagements piétons par tous. Ces lignes directrices ont guidé le développement et le contenu de l'outil Ppassage, utilisé pour une partie de la collecte de données, ainsi que les analyses présentées dans ce rapport.

Tableau 1 Principes de design universel¹

1 Corridors piétonniers libres d'obstacles Un corridor libre de marche est un espace de circulation dépourvu d'obstacles sur une largeur et une hauteur suffisantes pour que tous les usagers puissent se déplacer de façon simple et sécuritaire.	
2 Corridors piétonniers en fond de trottoir et mobilier urbain en bordure de rue Cette configuration assure les meilleures conditions de déplacement. Le mobilier urbain doit se trouver dans la banquette entre le corridor piétonnier et la rue.	
3 Corridors piétonniers délimités des deux côtés Le corridor piétonnier doit être délimité des deux côtés de façon tactile, visuelle et auditive. Une dénivellation suffisante, un alignement d'objets, des textures et des couleurs contrastantes sont de bons exemples. En milieu urbain, l'alignement des bâtiments constitue une délimitation aisément repérable par tous.	
4 Corridors piétonniers rectilignes, sur le tronçon et entre les tronçons Le corridor piétonnier doit être droit et continu, sans comporter d'obstacles obligeant le piéton à dévier ou à changer de direction.	
5 Intersections simples Pour être simple, l'intersection doit avoir une configuration à 90° et permettre la traversée de la rue en continuité avec le corridor piétonnier. Elle doit comporter des arrêts ou des feux de circulation simples et ne doit pas être trop large, ni avoir d'îlot, de bretelle ou de piste cyclable. Toute autre configuration est complexe et requiert une attention particulière.	
6 Transition facile entre le trottoir et la chaussée Un bateau pavé doit être aménagé au coin de rue, à l'emplacement le plus pertinent compte tenu de l'achalandage et de la configuration de l'intersection. Généralement dans l'alignement du corridor piéton, il doit être détectable de façon tactile, visuelle et auditive.	
7 Traversée de la rue facile et sécuritaire En plus de présenter un passage pour piétons clairement défini par un marquage contrastant, le temps alloué pour la traversée doit être suffisant compte tenu de la distance à parcourir, les mouvements de véhicules doivent être simples et prévisibles et l'environnement sonore doit fournir des repères suffisants.	
8 Revêtements facilitants la marche Le revêtement ne doit pas présenter de trous, de fentes ou d'autres déformations. Il ne doit pas y avoir de ressauts de plus de 13 mm. Les matériaux utilisés doivent être non glissants et uniformes et les joints, étroits et peu profonds.	

1. Ces principes ont été identifiés par Société Logique, en collaboration avec le Comité consultatif en accessibilité universelle de la Direction des transports de la Ville de Montréal.

9 Mobilier urbain en quantité suffisante et aux bons endroits Les éléments de mobilier urbain doivent être disposés pour que tous les usagers puissent s'en approcher et l'utiliser. Ils doivent être installés de façon à ne pas nuire au déneigement et à l'entretien.	
10 Transition facile vers les lieux et bâtiments riverains L'accès aux lieux et la marge avant des bâtiments devraient être sans marches ou ressauts. Les espaces doivent être faciles à comprendre et être bien signalisés.	

1.4.3 Verdissement des abords des parcs

L'accessibilité des parcs montréalais passe par l'aménagement de cheminements piétonniers et cyclables sécuritaires, mais aussi d'espaces conviviaux. La sécurisation des traverses pour piétons requiert des aménagements qui raccourcissent la distance à franchir et, par le fait même, réduisent naturellement la vitesse de la circulation automobile. De plus, le verdissement des parcours piétonniers constitue un facteur favorisant la marche, notamment lorsqu'il y a présence d'arbres à grand déploiement, qui projettent l'ombre nécessaire à une expérience plus agréable.

Il est essentiel de profiter au maximum du potentiel de verdissement autour des parcs montréalais afin d'améliorer leur accessibilité. Le verdissement peut prendre plusieurs formes : mise en place de saillies de trottoir végétalisées aux intersections, déminéralisation, plantation d'arbres et de plantes vivaces indigènes, verdissement d'espaces gazonnés résiduels, et ce, dans les espaces publics comme privés, etc.

Ainsi, au chapitre 6 du présent rapport nous proposons une analyse du potentiel de verdissement autour des trois parcs étudiés. Sans surprise, nous prôtons le verdissement des intersections, mais aussi de certains tronçons en bordure des grands boulevards. Dans le cas du parc Angrignon, nous proposons la bonification du verdissement et de la biodiversité dans certains axes déjà verdifiés, qui pourraient aussi compter davantage de mobilier urbain (éclairage, bancs), aussi essentiels à la consolidation d'axes de marchabilité.

1.5 De nombreuses collaborations

Comme mentionné au point 1.1.2, le projet a été réalisé par cinq organismes montréalais, tous partenaires de Montréal physiquement active :

- Voyagez Futé, un des trois centres de gestion des déplacements (CGD) métropolitains qui ont comme mission d'offrir aux générateurs de déplacements une expertise-conseil en transport durable et de leur proposer des solutions pour encourager l'utilisation d'alternatives à l'auto-solo. Les CGD ont développé une méthodologie pour établir le profil d'accessibilité d'un site par les modes de transport durables, dont le transport collectif et les transports actifs, et la représenter de manière très visuelle par la cartographie.
- Le Conseil régional de l'environnement de Montréal (CRE-Montréal), une instance de concertation en environnement sur l'Île de Montréal qui contribue, par ses actions et prises de position, à améliorer la qualité des milieux de vie et à favoriser l'équité sociale et territoriale. Plusieurs campagnes et projets du CRE-Montréal visent la protection et la

renaturalisation de grands parcs et espaces verts, notamment dans l'est de Montréal, et leur connexion dans une trame verte et bleue qui facilitent leur accès par la mobilité active.

- Société Logique, un organisme à but non lucratif qui a comme mission de promouvoir le design universel et d'intervenir dans la création d'environnement universellement accessibles. Cet OBNL connaît bien les besoins des personnes avec des limitations fonctionnelles. L'évaluation de l'accessibilité a été effectuée à l'aide de l'application Ppassage, un outil développé par Société Logique pour réaliser un audit de potentiel piétonnier actif, sécuritaire et inclusif. Cet outil permet de collecter les données sur la « marchabilité » dans un secteur défini, incluant plusieurs indicateurs d'accessibilité universelle.
- La Direction régionale de santé publique (DRSP) du CIUSSS du Centre-Sud-de-l'Île-de-Montréal, dont la mission est de promouvoir et d'améliorer la santé de la population tout en œuvrant à la réduction des inégalités sociales de santé. La DRSP, par son expertise, se veut complémentaire aux autres partenaires du projet. Elle y a entre autres contribué en proposant une revue de la littérature ainsi que les critères qui ont permis la sélection des trois (3) grands parcs à analyser.
- Le Centre d'écologie urbaine de Montréal (CEUM), un OBNL qui a comme mission de développer des pratiques et des politiques urbaines visant à créer des villes écologiques, démocratiques et en santé. Il offre une expertise en matière d'aménagement durable des milieux de vie couvrant trois champs : aménagement et transport actif, aménagements écologiques et verdissement, et démocratie participative et citoyenneté. Dans le projet, le CEUM a entre autres organisé un atelier de travail avec des citoyen.nes usagers du parc de la Promenade-Bellerive.

Les cinq partenaires ont pu compter sur l'expertise de plusieurs autres acteurs rassemblés en un comité consultatif, soit ;

- Laboratoire Piétons et espace urbain (LAPS), Centre Urbanisation Culture Société de l'Institut national de la recherche scientifique;
- Ministère des Transport du Québec;
- Park People / Les Amis des parcs;
- Service des Grands parcs, du Mont-Royal et des sports de la Ville de Montréal;
- Service de l'Urbanisme et de la mobilité de la Ville de Montréal;
- Société de transport de Montréal;
- Sport et Loisir de l'Île de Montréal;
- Vélo Québec.

Ces collaborateurs ont conseillé les partenaires sur les parcs à sélectionner, ont révisé et commenté les constats et recommandations et fourni de l'information sur les planifications en cours et à venir.

1.6 Grandes étapes du projet

Février 2020 : Début du projet "Pour des parcs accessibles" porté par Voyagez Futé, en partenariat avec la Direction régionale de santé publique de Montréal, le Conseil régional de l'environnement de Montréal, la Société Logique et le Centre d'écologie urbaine de Montréal dans le cadre du plan d'action 2020-2022 de Montréal — Métropole en santé

Printemps 2020 : Revue de littérature pour identifier des critères objectifs de sélection des parcs, dans une perspective de réduction des inégalités sociales de santé

Septembre 2020 : Sélection des trois parcs avec la collaboration du comité consultatif

Automne 2020 et hiver 2021 : Réalisation des audits Ppassage et analyse spatiale de l'accessibilité des trois parcs

Mai 2021 : Présentation au comité consultatif des premières analyses et recommandations pour les trois parcs

Juin 2021 : Consultation d'usager.ères du parc de la Promenade-Bellerive sur les constats et recommandations concernant le parc

Automne 2021 et hiver 2022 : Bonification du rapport d'analyse à partir des commentaires du comité consultatif et d'autres partenaires

Avril 2022 : Atelier professionnel pour bonifier l'analyse et les recommandations

Printemps - été 2022 : Finalisation du rapport d'analyse et production d'outils de communication.

Octobre 2022 : Présentation des constats et recommandations aux élu.es de la Ville de Montréal et de l'arrondissement de Mercier - Hochelaga-Maisonneuve

Automne 2022 : Diffusion des résultats et évaluation du projet

1.7 Contenu du rapport et à qui il s'adresse

Ce rapport s'adresse principalement aux décideurs municipaux, qui exercent une influence sur l'aménagement du territoire, ainsi qu'aux fournisseurs de services de mobilité durable. Il démontre aussi l'importance d'un changement de paradigme impliquant la volonté politique afin de favoriser l'accès aux grands parcs et de créer des environnements favorables à la mobilité durable. Il s'adresse aussi à tous les acteurs pertinents pour améliorer l'accessibilité aux parcs et espaces verts.

Le présent rapport se divise en cinq principales sections. Une première section est consacrée à la méthodologie et aux divers outils utilisés dans le projet : démarche adoptée pour sélectionner les parcs à l'étude, méthodologie employée pour l'analyse spatiale de l'accessibilité, méthodologie entourant l'outil Ppassage utilisé pour l'évaluation du potentiel piétonnier et de l'accessibilité universelle et, finalement, la démarche entourant les ateliers citoyen et professionnel.

Elle est ensuite suivie d'une description détaillée des trois parcs à l'étude, soit le parc Angrignon, le parc de la Promenade-Bellerive et le parc-nature de la Pointe-aux-Prairies. Une autre section est consacrée à l'analyse spatiale de l'accessibilité des trois parcs en transport actif et collectif. Par la suite, l'analyse effectuée aux pourtours des grands parcs avec la méthode Ppassage est présentée. Finalement, une dernière section porte sur les recommandations qui découlent des résultats des analyses et qui ont été élaborées pour chacun des 3 parcs à l'étude.

2. MÉTHODOLOGIE

Afin d'établir un portrait de l'accessibilité des grands parcs montréalais par les transports actifs et collectifs, quatre étapes méthodologiques ont été appliquées :

1. Démarche pour la sélection des grands parcs, fondée sur l'établissement de critères objectifs ;
2. Analyse spatiale permettant d'évaluer l'accessibilité aux parcs par le transport actif et collectif ;
3. Audit Ppassage pour l'évaluation du potentiel piétonnier pour des trajets et des intersections autour des 3 grands parcs montréalais sélectionnés ;
4. Ateliers de validation des constats et recommandations.

2.1 Démarche de sélection des parcs à étudier

Bien que le choix des parcs à analyser soit conditionné par la présence d'intersections accidentogènes, nous devons identifier l'ensemble de variables nous permettant de choisir les parcs bénéficiant aux populations les plus défavorisées sur le plan socio-économique et environnemental. Il était donc primordial de réaliser une revue de la littérature afin de définir clairement nos critères de sélection et de préciser les indicateurs d'accessibilité à utiliser.

Revue de littérature : 42 articles ont été trouvés, soit 33 issus de la littérature scientifique et 9 issus de la littérature grise, lesquels nous ont éclairés sur la base de **9 indicateurs** : proximité (augmente la fréquence d'utilisation des parcs), *densité* (l'augmentation de la densité des bâtiments ou des services pourrait contribuer à l'utilisation du parc), *zonage mixte* (l'utilisation mixte du sol est significativement et positivement associées à la fréquentation des parcs), *connectivité* (une meilleure connectivité de rues autour d'un parc favorise sa fréquentation), *marchabilité* (les quartiers piétonniers peuvent prédire une fréquence plus élevée d'utilisation des espaces verts), *aménagements en faveur des piétons* (la disponibilité des trottoirs et des intersections autour d'un parc augmente son utilisation), *accès en transport en commun* (la proximité des parcs aux station de bus ou de métro peut augmenter sa fréquentation), *accès en transport actif* (la continuité des voies piétonnes et cyclables est importante dans l'accessibilité des parcs) et *sécurité urbaine* (voir annexe 1).

Critères de sélection : Hormis les indicateurs identifiés ci-haut, trois critères semblent aussi essentiels pour le choix des parcs :

- Indices de défavorisation matérielle et sociale
- Enjeux de sécurité pour les déplacements actifs
- Présence d'îlots de chaleur urbains (ICU).

L'ensemble des indicateurs compilés lors de la revue de la littérature scientifique et grise, en plus des facteurs indiqués ci-haut, nous ont permis de choisir trois des grands parcs montréalais qui répondent aux critères de sélection : le parc Angrignon, situé dans l'arrondissement du Sud-Ouest, le parc de la Promenade-Bellerive, en bordure du fleuve Saint-Laurent dans l'arrondissement de Mercier-Hochelaga-Maisonneuve, et le parc-nature de la Pointe-aux-Prairies, dans l'arrondissement de Rivière-des-Prairies-Pointe-aux-Trembles.

2.2 Méthodologie de l'analyse spatiale

Le relevé de l'offre en transport collectif a été réalisé à l'aide des données General Transit Feed Specification (GTFS) de la Société de transport de Montréal (STM) et d'exo, soit *l'accessibilité via les réseaux de transport collectif de train, de métro et d'autobus*. Les aires d'accessibilité pour le transport collectif ont été déterminées à l'aide de l'outil « Travel time » de Walkscore et présentent les zones d'accès de 45, 60 et/ou 75 minutes par les modes collectifs à partir d'un ou de plusieurs centroïdes du parc².

Le relevé de l'offre en infrastructures et équipements dédiés au transport actif (voies cyclables, bornes BIXI, trottoirs et feux piétons) a été réalisé à l'aide de différentes couches en format Shapefile disponibles sur le Portail Données Ouvertes de la Ville de Montréal. Les aires d'accessibilité pour les transports actifs (marche et vélo) ont été déterminées avec l'outil « OSM Tools », qui utilise les données d'OpenStreetMap (OSM) et présente les zones d'accès de 15 et/ou 30 minutes à la marche ainsi que 30 et 45 minutes à vélo à partir d'un ou de plusieurs centroïdes du parc.

En ce qui concerne les aires d'accessibilité en modes actifs ou collectifs, pour les parcs Bellerive et Angrignon, le calcul a été fait à partir du centre du périmètre du parc, tandis que, pour le parc-nature de la Pointe-aux-Prairies, plusieurs points ont été sélectionnés étant donné le morcellement du parc. Toutes les données ont été intégrées et analysées dans le logiciel QGIS³.

2.3 Méthodologie de l'audit Ppassage

2.3.1 Audit Ppassage

Cet audit permet d'évaluer le potentiel piétonnier pour des quartiers, des trajets ou des intersections préalablement définis, de façon à prioriser les interventions du domaine public au profit des déplacements actifs pour tous les piétons, incluant les personnes vivant avec des limitations fonctionnelles. L'audit Ppassage comprend plus de 100 indicateurs. Il permet d'évaluer le potentiel piétonnier, la sécurité des déplacements à pied ainsi que la performance en accessibilité universelle du domaine public.

Les trois formulaires de collecte de données relatifs aux intersections sont associés à des composantes distinctes de l'environnement physique : Coins de rue, Traverse/coins de rue et Traverses piétonnes. En ce qui a trait à l'évaluation des tronçons de rue, les trois formulaires (Corridors piétons, Fonctions urbaines et bâtiments, Ambiance, paysage et sécurité urbaine) s'appliquent aux corridors de marche (trottoirs) présents sur les tronçons de rue à l'étude ainsi qu'à leur environnement ou usage du sol limitrophe (fig 1).

2. Le centroïde est un « point fictif situé à l'intérieur d'un polygone et dont les coordonnées correspondent approximativement au centre de ce polygone ». Réf. : ministère de l'Énergie et des Ressources naturelles (N.d.). « Vocabulaire de la géomatique ». En ligne : <https://mern.gouv.qc.ca/documents/territoire/vocabulaire.pdf>

3. L'analyse réalisée n'a pas inclus le croisement des données démographiques avec les périmètre d'accessibilité à pied et à vélo. Une telle analyse pourrait permettre de mieux comprendre les besoins des populations concernées. Toutefois, l'analyse des caractères sociodémographiques des secteurs concernés est présente à l'annexe 2).

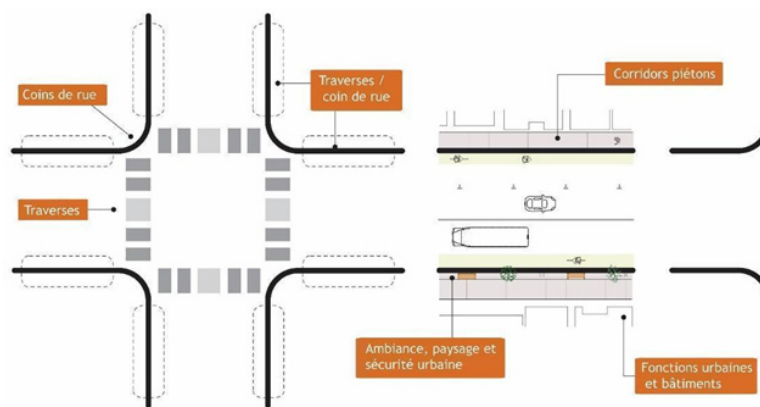


Figure 1 : Les composantes évaluées aux intersections et tronçons

Source : Société Logique (2019). Audit de potentiel piétonnier actif, sécuritaire et accessible universellement. Boîte à outils, Version préliminaire

Comme illustré au schéma ci-dessous, la collecte de données et l'évaluation d'une intersection Ppassage s'effectuent en trois composantes physiques distinctes : les Coins de rue, les éléments qui les bordent (Traverse/coins de rue) et les Traverses piétonnes (fig 2). Les composantes d'une même intersection sont étudiées séparément, car elles présentent, dans la majorité des cas, des caractéristiques bien différentes les unes des autres.

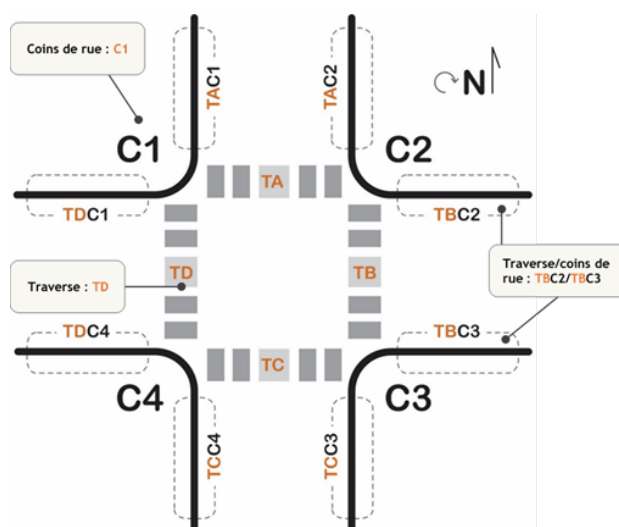


Figure 2 : Les composantes physiques distinctes d'une intersection auditée

Source : Société logique (2019)

Le détail des groupes d'indicateurs observés peut être consulté dans le rapport complet de l'analyse Ppassage et comprend les caractéristiques aux intersections et les observations aux tronçons de rue identifiées pour les 3 parcs à l'étude.

2.3.2 Réflexions sur le choix des intersections et tronçons de rue à analyser

Comme indiqué plus haut, les trois parcs analysés se situent à proximité de grands axes de circulation routière, ce qui nous a permis d'identifier des tronçons et des intersections à privilégier pour y appliquer la méthode Ppassage.

- **Parc Angrignon**
Les tronçons de rue et les intersections à analyser se trouvent le long du boulevard des Trinitaires, où se situe le principal accès au parc Angrignon. On y trouve également le terminus de plusieurs lignes d'autobus et la station de métro Angrignon, ce qui attire un nombre important de piétons. Cet accès est utilisé par la majorité des visiteurs issus des secteurs de Ville-Émard, Côte-St-Paul et Verdun, où l'indice de défavorisation matérielle et sociale est élevé et dont la population utilise souvent les transports actifs.
- **Parc de la Promenade-Bellerive**
Les tronçons de rue et les intersections à analyser se situent sur la rue Notre-Dame Est et concernent un secteur résidentiel majoritairement défavorisé et un secteur commercial de proximité⁴. On retrouve de nombreuses entrées charretières sur les tronçons de rue.
- **Parc-nature de la Pointe-aux-Prairies**
Les tronçons de rue et les intersections analysés se situent sur la rue Sherbrooke Est, entre l'avenue Yves-Thériault et la rue Damien-Gauthier, et ont été choisis en raison de la présence d'un pôle scolaire et de secteurs résidentiels.

2.3.3 Déroulement de l'audit

La réalisation de cet audit s'est échelonnée sur une période de 6 semaines et s'est découpée en trois étapes charnières : collecte de données terrain, extraction des données; rédaction du rapport. Une employée de Société Logique et un du Conseil régional de l'environnement ont arpenté les secteurs, photographié tout aménagement à l'étude et entré les données à l'aide du formulaire de l'application mobile Ppassage. L'extraction des données a été effectuée par Société Logique, où les données étaient interrogées et téléchargées via les outils Web de Ppassage.

Enfin, toutes ces données collectées à l'aide des deux méthodologies (analyse spatiale et Ppassage) ont permis de faire ressortir des constats ainsi que de mettre en lumière des améliorations pour l'accessibilité des parcs.

2.4 Ateliers de validation

2.4.1 Atelier citoyen

En mai 2021, une première version du rapport préliminaire sur l'accessibilité des trois grands parcs, contenant une série de résultats et de recommandations, a été présentée au comité consultatif par les cinq partenaires de réalisation du projet. Par la suite, en vue de la publication du rapport final, une sélection de résultats et de recommandations a été faite, afin que le Centre d'écologie urbaine de Montréal (CEUM) les valide auprès des usager.ères du parc de la Promenade-Bellerive⁵ lors d'un kiosque de consultation réalisé avec la Bécane à idées du CEUM. Le résultat de la

4. Le choix de l'analyse Ppassage sur la rue Notre-Dame, bien que justifié sur plusieurs aspects, ne tient pas compte du mobilier urbain situé en bordure du parc, comme le long de la rue Bellerive. Cela constitue une limite de l'étude.

5. Étant donné les ressources disponibles, il avait été convenu dès le développement du projet qu'un seul des trois parcs allait faire l'objet d'un atelier citoyen. Le parc de la Promenade-Bellerive a été retenu pour cet exercice étant donné sa fréquentation par de nombreux usagers s'y rendant par les transports actifs et collectif, une présence importante d'ainés, de jeunes familles et de personnes à mobilité réduite dans les quartiers environnants, la présence d'organismes facilitant la mobilisation pour l'activité et l'arrimage possible avec d'autres démarches en cours qui faciliterait le passage à l'action.

consultation a servi, non seulement à obtenir l'avis des usager.ères sur ces portions préliminaires du rapport, mais également à obtenir leurs réflexions et suggestions. Voir le rapport complet de l'atelier à l'annexe 3 pour une synthèse des résultats. Les conclusions ont été intégrées au fil du texte dans le présent rapport, en particulier dans les sections sur le parc où se déroulait la consultation.

Objectifs de l'activité

- Faire connaître la démarche, les résultats et les recommandations du rapport préliminaire du projet Pour des parcs accessibles
- Valider les résultats et les recommandations auprès des usager.ères du parc de la Promenade-Bellerive
- Connaître les suggestions des usager.ères pour bonifier l'accessibilité

Formule du kiosque de consultation

Lors du kiosque, les animateur.rices accueillaient les gens à la Bécane. Pendant les moments de moins grande affluence les animateur.rices allaient à leur rencontre. Voici le résumé de la formule de l'atelier:

1. Aborder et introduire les gens au contexte de l'étude :
 - Expliquer que l'avis de toute personne fréquentant le parc est utile pour la consultation
 - Présenter certaines des principales conclusions à l'aide d'un visuel.
2. Présenter et compléter le sondage :
 - Expliquer aux participant.es que les animateur.rices remplissent le questionnaire et les sondages sociodémographique pour eux à l'aide de la tablette
 - Inviter les participant.es à donner des commentaires sur les enjeux de l'accessibilité, ainsi que des solutions dans les sections du sondage approprié, ou sur des notes autocollantes.
3. Proposer aux citoyens d'écrire leurs idées (facultatif) :
 - Sur un tableau-phylactère et se faire prendre en photo par la suite
 - Sur une note autocollante.

Déroulement de l'activité

Dans le cadre du mandat, 5 h d'atelier sur le terrain ont été réalisées. Ces heures ont été effectuées le dimanche 6 juin 2021 de 9 h à 14 h. Dans un premier temps, les sondages ont été remplis à l'ouest du parc de la Promenade-Bellerive (près du chalet). Ensuite, à 12 h 30, l'atelier a été déplacé plus à l'est du parc pour s'assurer de diversifier le profil des usager.ères sondés (au niveau de la rue Taillon). Lors de leur réponse au sondage, les usager.ères étaient invités à réfléchir à leurs propres suggestions d'enjeux à cibler ou de recommandations et à les afficher à l'aide d'une note autocollante.

2.4.2 Atelier professionnel

À la suite de la présentation du rapport préliminaire au comité consultatif et aux usager.ères du parc de la Promenade-Bellerive lors de l'atelier citoyen, la série de recommandations proposée a pu être validée et ajustée. L'une des dernières étapes du projet a consisté en un atelier professionnel, qui s'est déroulé au mois d'avril 2022. L'atelier, organisé par les cinq (5) partenaires du projet, a rassemblé des professionnel.les et citoyen.nes expert.es de la mobilité, de l'aménagement et de la santé publique afin de bonifier la série de recommandations du rapport Pour des parcs accessibles. 30 professionnel.les de différents secteurs : municipal, communautaire et de la santé ont participé à cette demie journée de travail. Les conclusions ont été intégrées au fil du texte dans le présent rapport, en particulier dans les sections sur les constats et recommandations.

Objectifs de l'atelier

- Présenter la démarche, les constats et les recommandations du rapport Pour des parcs accessibles
- Valider et prioriser les constats
- Bonifier et prioriser les recommandations
- Identifier les opportunités d'action.

Déroulement de l'atelier

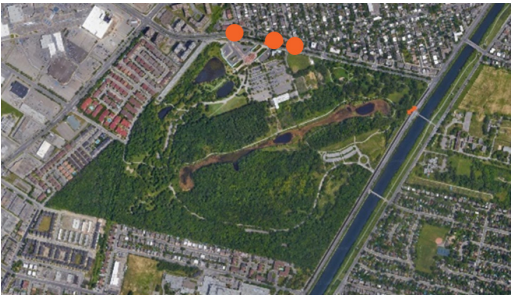
L'atelier professionnel était d'une durée de 3h. En premier lieu, le projet fut présenté aux participant.es, soit son origine, les parcs à l'étude, la méthodologie et le portrait. Par la suite un exercice individuel a été proposé. Les participant.es devaient prioriser les constats pour chacun des parcs. Par la suite, après la présentation des recommandations en plénière, les professionnel.les étaient invités à participer à un exercice en sous-groupes (un sous-groupe par parc et un sur les parcs en générale) afin de bonifier les recommandations et de faire ressortir d'autres enjeux qui pourraient être ajoutés dans le rapport. Un retour en plénière a permis de conclure l'atelier.

3. SECTEURS À L'ÉTUDE

3.1 Parc Angrignon

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 objet d'une démarche de revitalisation urbaine intégrée (RUI)), l'arrondissement de Verdun et certains secteurs de l'arrondissement de Lachine. Il est longé par le boulevard des Trinitaires et le boulevard 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 (secteur 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 présence de la station de métro Angrignon, la présence des voies artérielles environnantes réduit tout de même l'accessibilité par les transports actifs.

Tableau 2. Sites audités autour du parc Angrignon

Parc Angrignon et ses limites	Intersections et tronçons choisis pour l'audit Ppassage	
 Le parc est bordé par le Boul. de la Vérendrye (côté Sud) qui relie l'autoroute 15, 20 et 720 à la route 138 et celui des Trinitaires (côté Est), connecté avec la route 138. La présence d'artères à six voies autour du parc crée un grand flux de véhicules journaliers.	3 intersections (12 coins de rue, 10 traverses et 24 approches aux coins de rue)	Boulevard des Trinitaires et av. Irwin
	3 tronçons de rue	Boulevard des Trinitaires et av. Lamont
		Boulevard des Trinitaires et rue Lacroix
		Boulevard des Trinitaires entre Irwin et Lamont
		Boulevard des Trinitaires entre Lamont et Lacroix
		Boulevard de la Vérendrye entre Ducas et Boulevard des Trinitaires*

*Avec point d'intérêt particulier sur la traverse à mi-tronçon vis-à-vis du pont Claude-Brunet

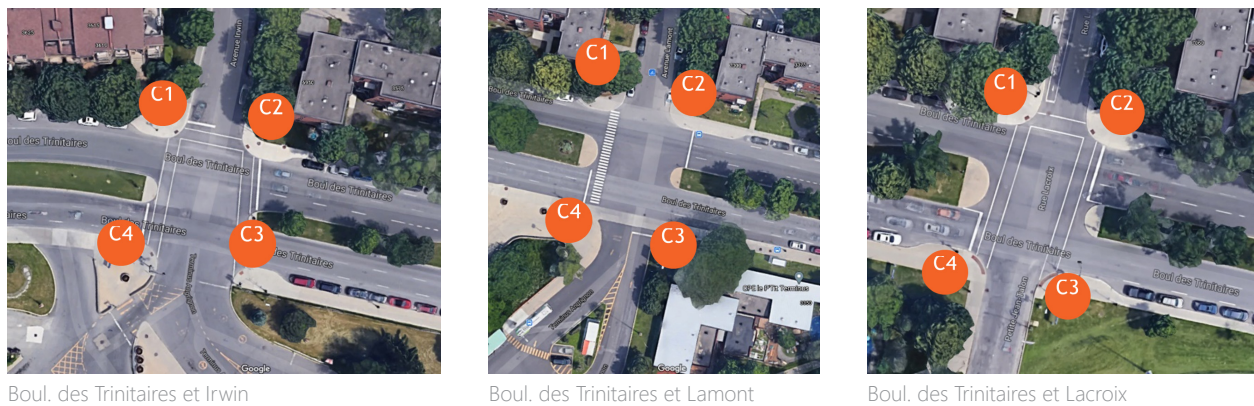
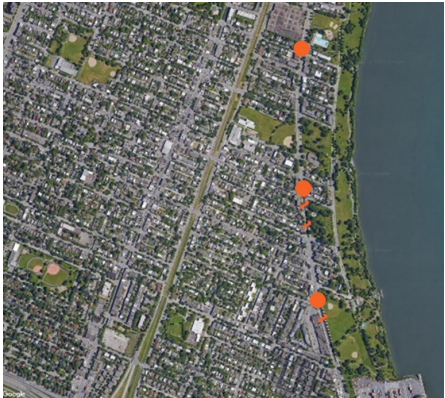


Figure 3 : Intersections auditées dans le secteur du parc Angrignon

3.2 Parc de la Promenade-Bellerive

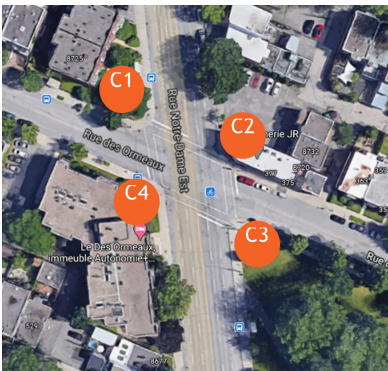
Situé dans le quartier Mercier-Est de l'arrondissement de Mercier–Hochelaga-Maisonneuve, ce grand parc jouxte des zones résidentielles à forte défavorisation matérielle et sociale faisant l'objet d'une démarche RUI. Tous les accès à ce parc doivent obligatoirement traverser la rue Notre-Dame est, qui canalise un nombre important de véhicules. La présence du port de Montréal implique la présence d'un important camionnage avec lequel les usagers des transports actifs doivent composer. L'achalandage motorisé et des lacunes dans les aménagements pour la mobilité active rendent l'accès à ce parc difficile. Pour terminer, la Promenade-Bellerive est proche du futur éco-parc industriel de la Grande-Prairie, actuellement un immense îlot de chaleur du secteur.

Tableau 3. Sites audités autour du parc de la Promenade-Bellerive

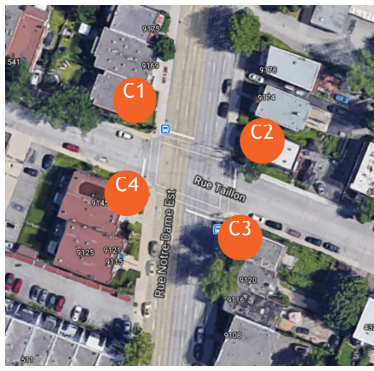
Parc de la Promenade-Bellerive et ses limites	Intersections et tronçons choisis pour l'audit Ppassage	
 Le parc se situe à proximité des grands axes routiers (Pont-Tunnel Louis-Hippolyte-La Fontaine et la rue Notre Dame Est) ainsi que des secteurs industriels. Ce qui rehausse la circulation véhiculaire dans les environs.	3 intersections (12 coins de rue, 11 traverses et 22 approches aux coins de rue)	Rue Notre-Dame et rue Saint-Donat
		Rue Notre-Dame et rue Des Ormeaux
		Rue Notre-Dame et rue Taillon
	3 tronçons de rue	Rue Notre-Dame entre rues Liébert et Saint-Donat
		Rue Notre-Dame entre rues Baldwin et Pierre-Thériault
		Rue Notre-Dame entre rues Pierre-Thériault et Des Ormeaux



Notre Dame/ St-Donat



Notre Dame/ Taillon



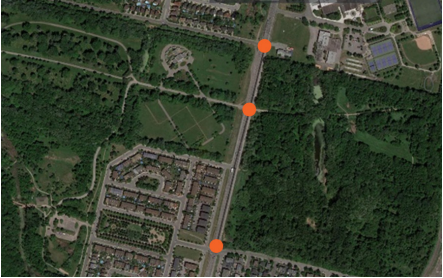
Notre Dame/ Des Ormeaux

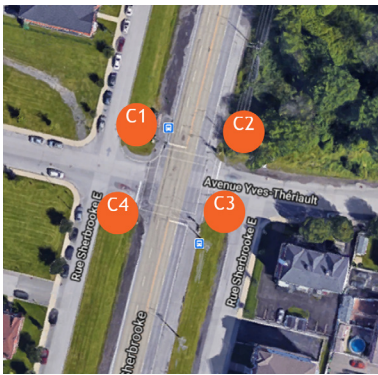
Figure 4 : Intersections auditées dans le secteur du parc de la Promenade-Bellerive

3.3 Parc-nature de la Pointe-aux-Prairies

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 également 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, tout particulièrement pour les aînés et les personnes vivant avec des limitations fonctionnelles. Pour terminer, 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.

Tableau 4. Sites audités autour du parc-nature de la Pointe-aux-Prairies

Parc-nature de la Pointe-aux-Prairies et ses limites	Intersections et tronçons choisis pour l’audit Ppassage	
 Le parc est morcelé en quatre parties par l’autoroute A40, le Golf de l’île-de-Montréal, les industries à l’est et la rue Sherbrooke, qui crée une coupure entre les secteurs du sud.	3 intersections (12 coins de rue, 11 traverses, 22 approches aux coins de rue)	Rue Sherbrooke et avenue Yves-Thériault
		Rue Sherbrooke et cimetière/entrée parc
		Rue Sherbrooke et rue Damien Gauthier
	2 tronçons de rue	Rue Sherbrooke entre avenue Yves-Thériault et l’entrée du cimetière/entrée parc
		Entrée du cimetière/entrée parc et rue Damien Gauthier



Sherbrooke/ Yves-Thériault



Sherbrooke/Cimetière



Sherbrooke/ Damien-Gauthier

Figure 5 Intersections auditées dans le secteur du parc-nature de la Pointe-aux-Prairies

Tableau 5. Statistiques comparatives sur le contexte des trois parcs (plus de détails à l'annexe 2)

Grands parcs (et quartier)	% de population immigrante	% de la population avec un diplôme universitaire	% de chômage de la population de 15 ans et plus	Revenu médian	% d'utilisation des transports actifs chez les travailleurs
Parc Angrignon (quartier Ville-Émard)	25 %	28 %	9 %	27 934 \$	10 %
Parc de la Promenade-Bellerive (quartier Tétéreaultville)	19 %	23 %	9 %	32 124 \$	5 %
Parc-nature de la Pointe-aux-Prairies (quartier Rivière-des-Prairies)	37 %	14 %	8 %	29 054 \$	3 %
Parc-nature de la Pointe-aux-Prairies (quartier Pointe-aux-Trembles)	14 %	16 %	7,2 %	32 365 \$	5 %

4.1 Analyse spatiale du parc Angrignon

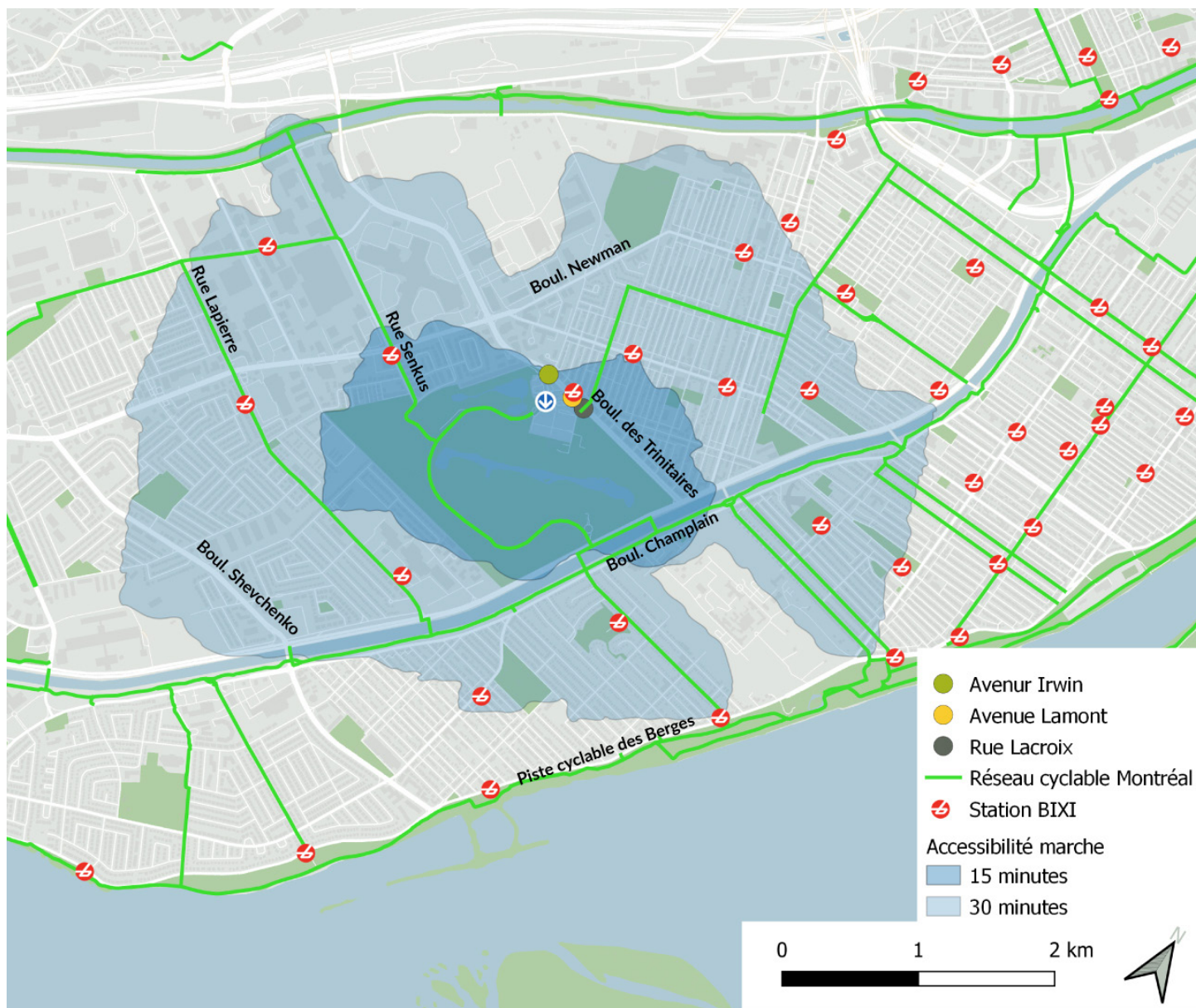
4.1.1 Offre et accessibilité en transport actif

4.1.1.1 Réseaux cyclables et de vélo en libre-service

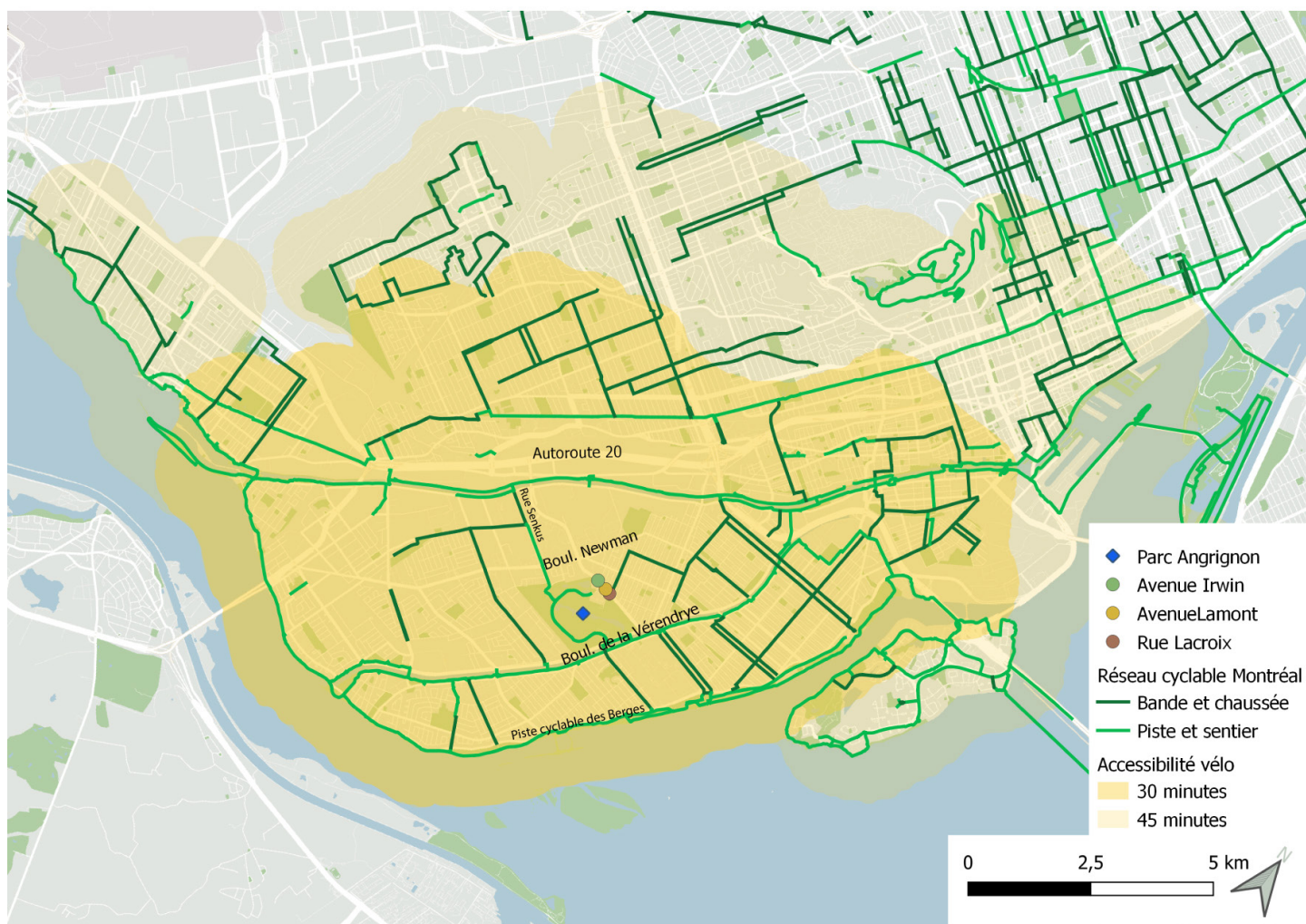
Deux stations BIXI sont situées à trois minutes de marche de l'entrée du parc le long du boulevard des Trinitaires, l'une sur la rue Lamont, en face du terminus d'autobus Angrignon et l'autre à l'intersection du boulevard Newman au nord. Les stations les plus près des entrées ouest et sud sont plutôt à environ 15 minutes de marche (carte 1).

On retrouve peu de voies cyclables à l'ouest du parc, ce qui fait qu'il n'y a aucun lien cyclable pour rejoindre les secteurs résidentiels de l'arrondissement de LaSalle (carte 2). La voie cyclable sur la rue Lapierre, perpendiculaire au parc, n'est pas connectée à ce dernier, faisant en sorte que le côté ouest est le seul n'étant pas desservi par le réseau cyclable. Aussi, l'autoroute 20 crée une coupure dans la trame urbaine entre le parc d'une part et le quartier Saint-Pierre de l'arrondissement de Lachine, la ville de Montréal-Ouest et l'arrondissement CDN-NDG d'autre part. On observe également une discontinuité du réseau cyclable dans ce secteur (carte 2). Lors de l'atelier tenu avec les professionnel.les et citoyen.nes, la faible couverture du réseau cyclable à l'ouest du parc était vue comme l'élément d'analyse prioritaire sur lequel intervenir.

En revanche, la piste cyclable de la rue Senkus, connectée aux sentiers cyclables du parc, assure le lien vers la piste polyvalente du canal de Lachine au nord et celles de deux parcs linéaires au sud : la piste cyclable suivant le boulevard Champlain et la piste cyclable des Berges (la route verte 5) longeant le boulevard Lasalle. Ces liens facilitent grandement les déplacements est-ouest (carte 2). C'est notamment grâce à ces derniers que tous les arrondissements limitrophes et le centre-ville sont facilement joignables en 30 minutes de vélo et BIXI.



Carte 1. Offre en équipements et infrastructures pour les cyclistes : voies cyclables et réseau BIXI

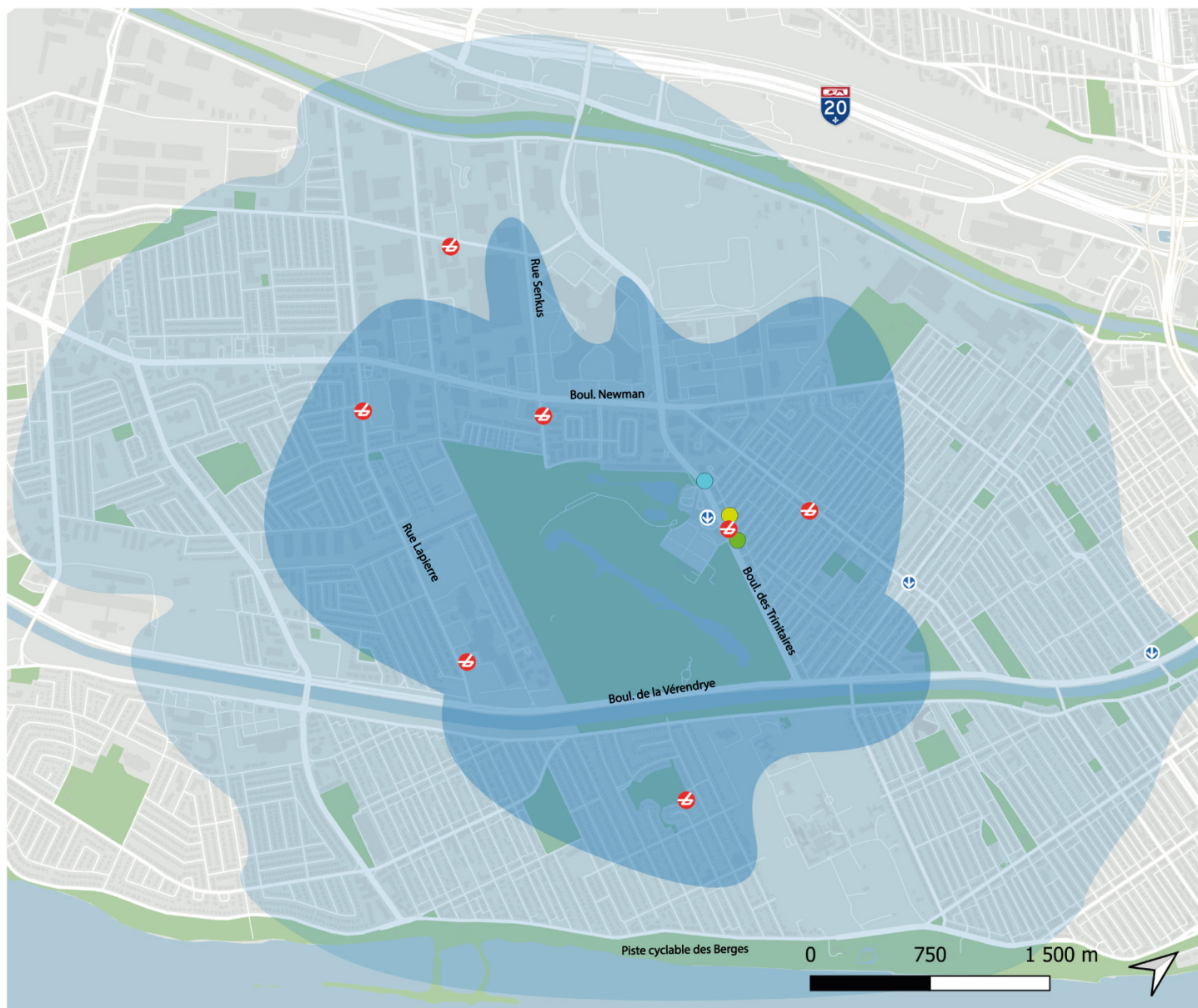


Carte 2. Accessibilité au parc Angrignon à vélo

4.1.1.2 Réseaux piétonniers

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. D'ailleurs, avec sa faible perméabilité, la trame organique des rues à l'ouest aurait le même effet pour les résidents de l'arrondissement de LaSalle (carte 3). Aussi, l'entrée du Cégep André-Laurendeau à l'ouest et celle de l'Institut universitaire en santé mentale Douglas au sud donnent sur des rues menant à une entrée du parc, ce qui favorise la circulation de transit. Lors de l'atelier avec des citoyen.nes et professionnel.les, l'importance de la clôture pour prévenir la création de sentiers sauvages mettant en jeu la conservation de la flore a été mise de l'avant. C'est plutôt le manque de signalisation vers les sentiers existants qui cause un enjeu d'accessibilité.

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. La trame de rue orthogonale à l'est permet une bonne connexion vers le parc, mais la largeur et l'usage du boulevard des Trinitaires, notamment avec les multiples entrées et sorties d'autobus du terminus, peuvent être un frein pour les personnes vulnérables.



- | | | |
|-----------------------|---------------|--------------------|
| Zones d'accessibilité | ● Ave Irwin | ● Station de métro |
| ■ 15 minutes à pied | ● Ave Lamont | ● bixiangrignon |
| ■ 30 minutes à pied | ● Rue Lacroix | |

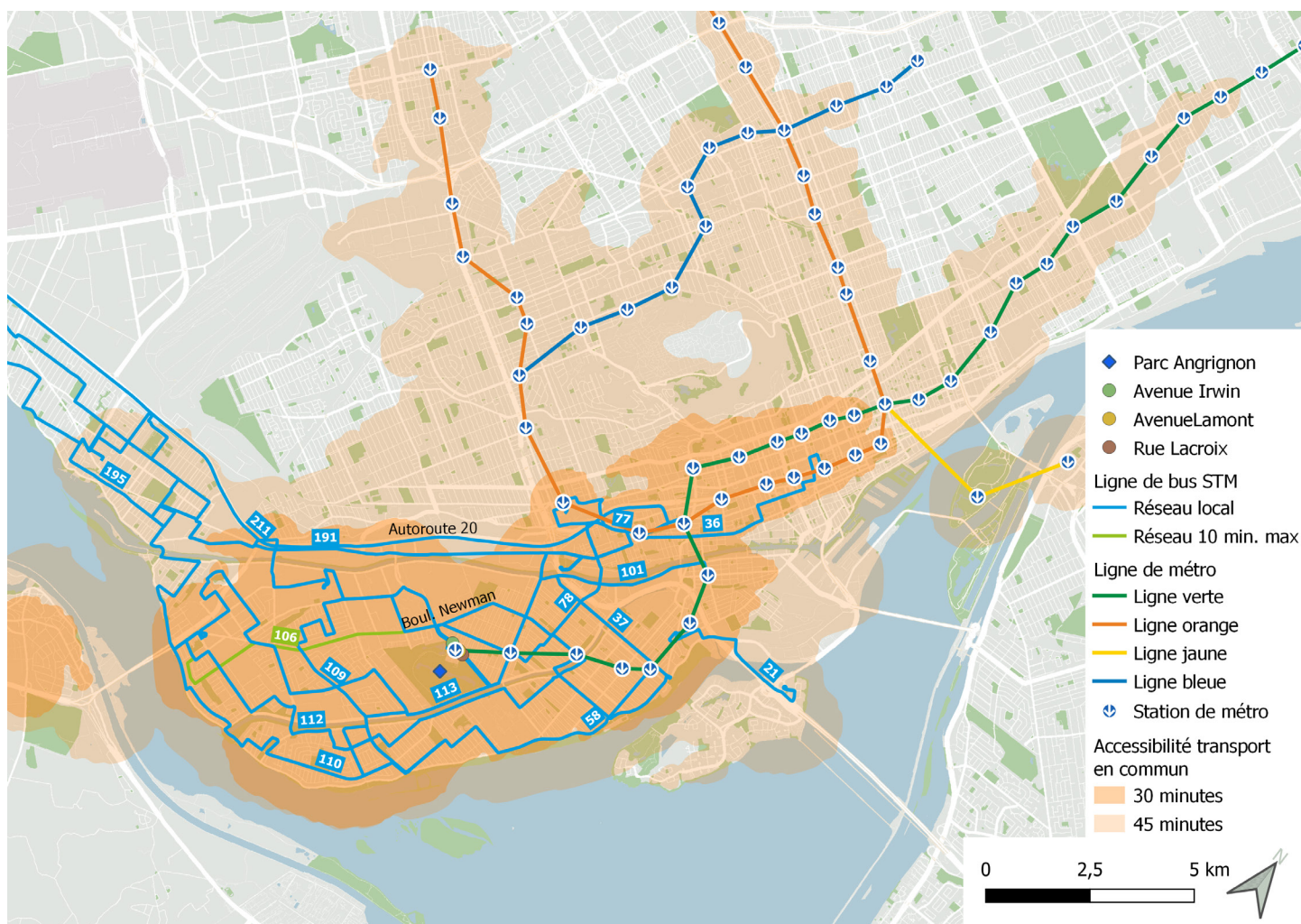
Carte 3. Accessibilité au parc Anggrignon à la marche

4.1.2 Offre et accessibilité en transport collectif

4.1.2.1 Réseau de transport structurant

La présence de la station de métro Anggrignon, soit le terminus ouest de la ligne verte, au sein même du parc favorise grandement l'accessibilité en transport collectif. Il est facile de se rendre au parc 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 (carte 4). Avec une correspondance sur la ligne orange, un trajet de 45 minutes permet de rejoindre la station Côte-Vertu

dans l'arrondissement de Saint-Laurent ou bien la station Crémazie dans l'arrondissement Villieray-Saint-Michel-Parc-Extension. Les résidents des quartiers environnants situés près d'une station de métro de la ligne verte, tels Ville-Émard, Côte-Saint-Paul et l'arrondissement de Verdun, ont l'avantage de pouvoir se rendre au parc en moins de 15 minutes.

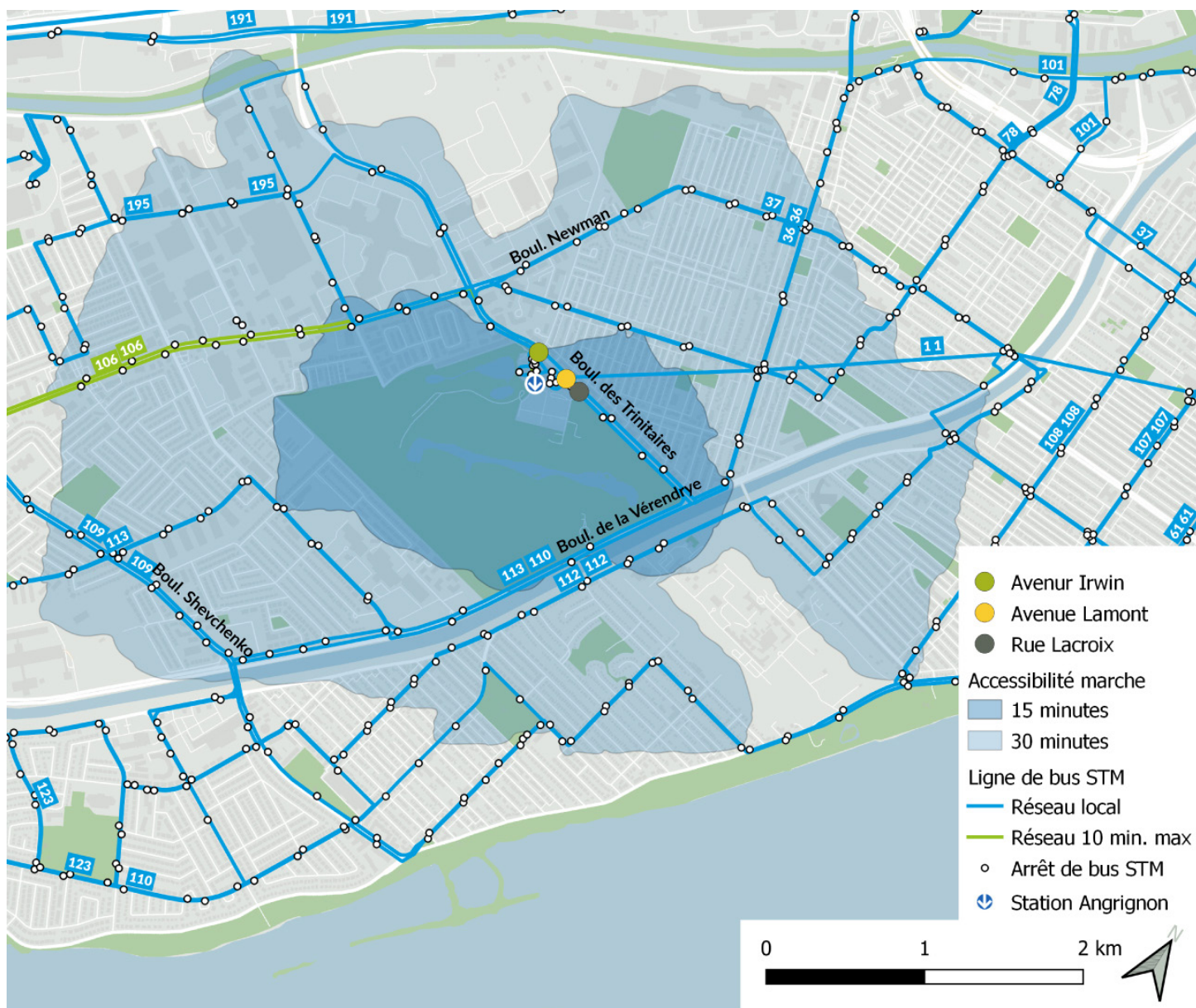


Carte 4. Accessibilité au parc Angrignon en transport collectif

4.1.2.2 Réseau d'autobus et autres

Le coin nord-est du parc accueille le terminus Angrignon, un pôle de correspondance de plusieurs autobus de la STM et d'exo. On dénombre cinq lignes est-ouest et deux lignes nord-sud du réseau régulier et une ligne est-ouest du réseau 10 minutes max de la STM (deux lignes du réseau express de la STM se rendent au parc, mais ne sont en service qu'en semaine). Deux lignes d'autobus est-ouest, la 110 Centrale et la 113 Lapierre, permettent d'accéder aux entrées ouest, est et sud du parc et deux autres lignes est-ouest, la 106 Newman et la 195 Sherbrooke/Notre-Dame, desservent l'entrée nord-est en moins de 5 minutes de marche. Ces lignes assurent le lien dans le sud-ouest, vers Lasalle, Verdun, Lachine et Dorval (carte 5).

Au cours de l'atelier avec professionnel, les participants ont mentionné l'absence d'une ligne d'autobus directe pour les résidents de Notre-Dame-de-Grâce: par exemple, il faudrait différentes correspondances de bus et près d'une heure pour se rendre au parc Angrignon à partir de plusieurs secteur dans Notre-Dame-de-Grâce qui sont, à vol d'oiseau, à moins de trois kilomètres. L'absence d'arrêts de bus conviviaux et confortables au sud du parc (près du boulevard de la Vérendrye) a également été mise de l'avant.



Carte 5. Offre en transport collectif : réseau de métro et d'autobus de la STM

4.2 Analyse spatiale du parc de la Promenade-Bellerive

4.2.1 Offre et accessibilité en transport actif

4.2.1.1 Réseaux cyclables et de vélo en libre-service

La carte 6 illustre la localisation des stations BIXI dans le secteur de la Promenade-Bellerive. On retrouve trois stations dans un rayon de 15 minutes de marche, dont deux bordant le parc sur la rue Notre-Dame. Une station BIXI située au métro Honoré-Beaugrand permet de faire le trajet vers le parc en moins de 10 minutes. Une cinquantaine de stations BIXI rendent les déplacements à vélo possibles vers le parc en 30 minutes et moins.

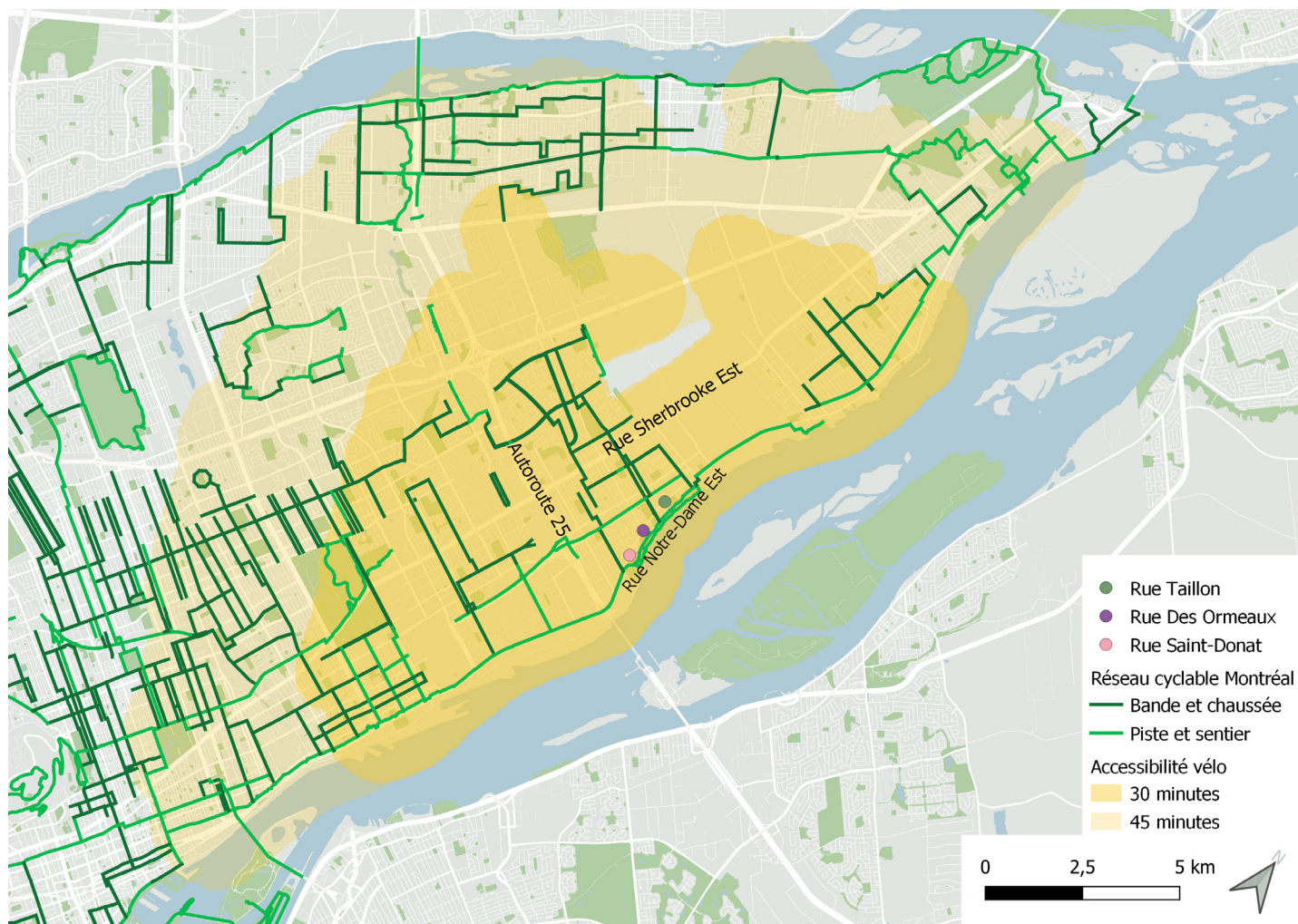


Carte 6. Offre en équipements et infrastructures pour les cyclistes : voies cyclables et réseau BIXI

La connexion entre la piste cyclable de la rue Notre-Dame Est et le réseau des sentiers cyclables du parc permet une bonne continuité pour les déplacements à vélo dans l'axe est-ouest (carte 7). Ainsi, partant du centre du parc vers le nord, la piste cyclable du boulevard Pierre-Bernard relie plusieurs espaces verts de Mercier-Est (cartes 6 et 7).

Toutefois, les déplacements nord-sud sont plus difficiles, étant donné l'absence de voie cyclable dans la partie nord de l'arrondissement d'Anjou et de l'affectation majoritairement industrielle du territoire de Montréal-Est (carte 7). On remarque aussi une coupure dans le réseau cyclable entre l'arrondissement de Mercier-Hochelaga-Maisonneuve et celui de Rivière-des-Prairies-Pointe-aux-Trembles. On repère le même phénomène entre l'arrondissement de Montréal-Nord et le parc puisque le réseau cyclable de Saint-Léonard n'offre qu'une desserte intra-arrondissement (carte 7).

Dans un rayon de 30 minutes à vélo du parc, on remarque une faible couverture en voies cyclables puisque les axes dans ce secteur sont peu reliés au reste du réseau montréalais (carte 7). Il est possible de se rendre jusqu'à la Rive-Nord et au centre-ville de Montréal en 45 minutes.



Carte 7. Accessibilité au parc de la Promenade-Bellerive à vélo

4.2.1.2 Réseaux piétons

La dominance de la fonction résidentielle bordant le parc dans un rayon de 15 minutes à pied laisse supposer une forte fréquentation par les résidents des quartiers Bellerive et Tétreaultville (carte 8). 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. Aussi, la présence du chemin de fer à la hauteur de l'avenue Souigny demande parfois aux piétons résidant Tétreaultville d'effectuer des détours afin de se rendre au parc. Cette barrière physique tendrait donc à défavoriser les déplacements à pied.



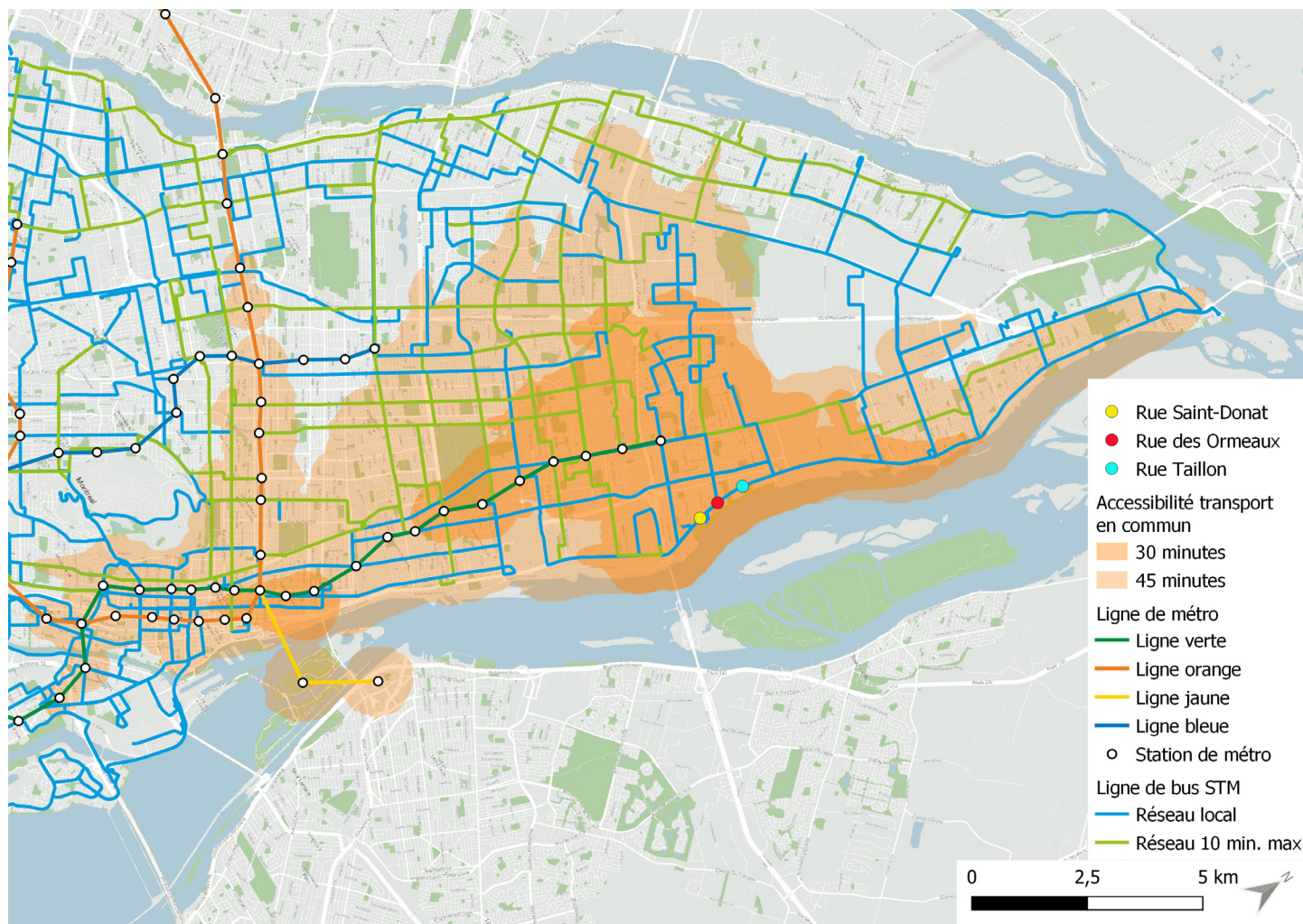
Carte 8. Accessibilité au parc de la Promenade-Bellerive à la marche

4.2.2 Offre et accessibilité en transport collectif

4.2.2.1 Réseau de transport structurant

La présence d'une station de métro à proximité du parc a pour effet d'élargir le périmètre d'accessibilité de 30 et 45 minutes en transport collectif (carte 9). En effet, 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) (carte 9). À partir de la station de métro Honoré-Beaugrand (terminus est de la ligne verte), le parc se situe à 30 minutes à pied, à 10 minutes à vélo ou en 15 minutes d'autobus. Toutefois, on constate que la zone d'accessibilité de 30 minutes à vélo (carte 7) est plus grande que celle de 30 minutes en transport collectif (carte 9).⁶



Carte 9. Accessibilité au parc de la Promenade-Bellerive en transport collectif

4.2.2.2 Réseau d'autobus et autres

Dans un rayon de moins de 15 minutes de marche du parc, on trouve cinq lignes du réseau régulier d'autobus de la STM (carte 10). La 22 Notre-Dame est la seule ligne d'autobus qui longe le parc et elle possède une faible fréquence (un passage chaque 30 minutes dans les deux directions). On retrouve toutefois le terminus de la ligne d'autobus est-ouest 185 Sherbrooke à une des intersections bordant le parc, soit celle de la rue Bellerive et de l'avenue Mercier. Cette ligne circule aux 30 minutes.

En période estivale, il est possible d'utiliser une navette fluviale avec un temps de traversée de 10 minutes afin de se rendre au parc de l'Île Charron et au parc national des Îles-de-Boucherville, avec possibilité d'y transporter son vélo.

6. Un réseau de navettes fluviales existe maintenant, rendant plus accessible le parc, notamment pour la population de la rive sud. Ce réseau n'a toutefois pas été pris en compte dans l'analyse cartographique de l'accès en transport collectif, qui a été réalisée en 2020.



Carte 10. Offre en transport collectif : réseau de métro et d'autobus de la STM et de train d'exo

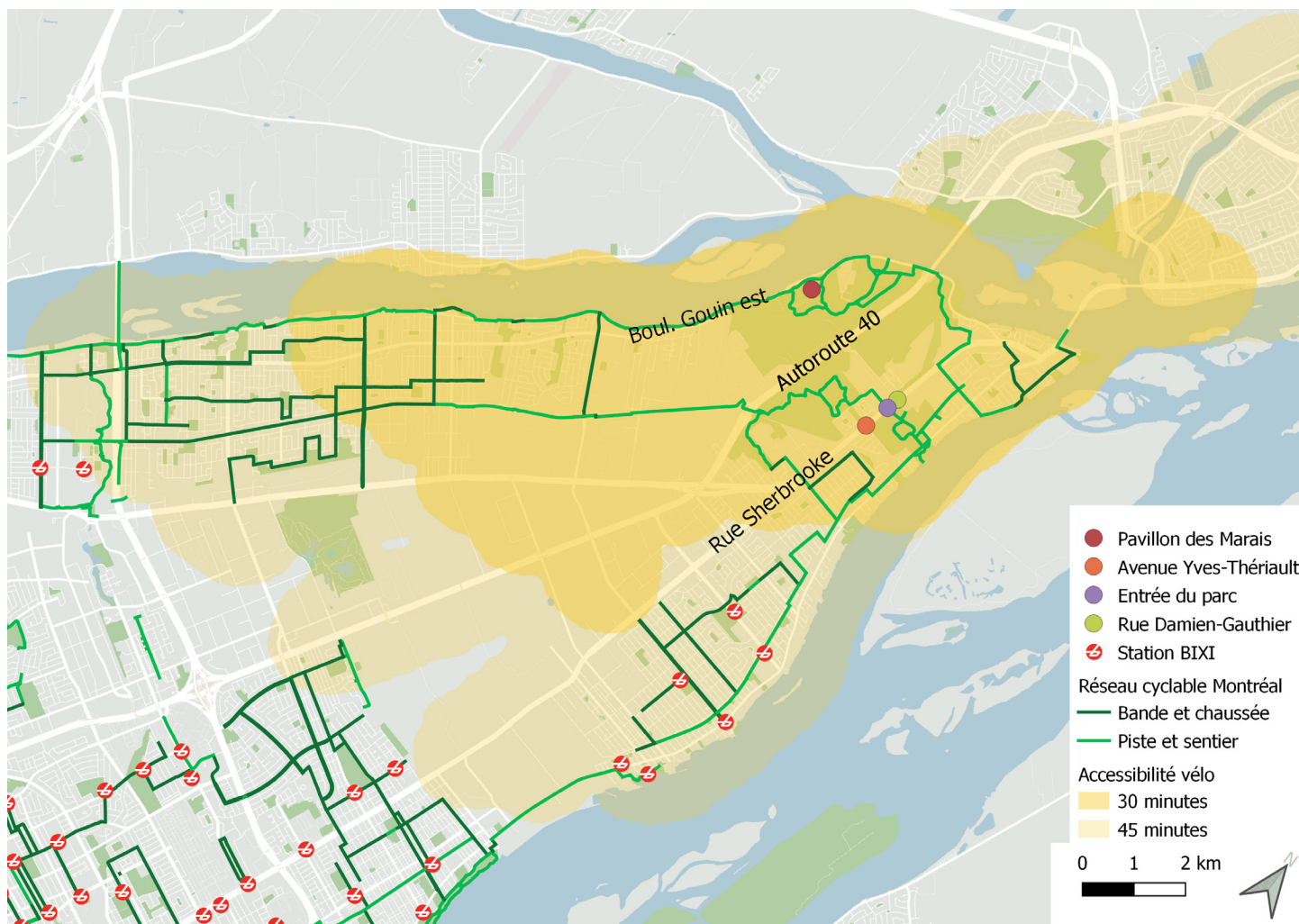
4.3 Analyse spatiale du parc-nature de la Pointe-aux-Prairies

4.3.1 Offre et accessibilité en transport actif

4.3.1.1 Réseaux cyclables et de vélo en libre-service

La carte 11 montre que 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. Les liens cyclables à l'extérieur du parc restent assez limités dans les zones de 30 et 45 minutes à vélo. Malgré cela, les secteurs nord et sud bénéficient d'un lien cyclable connecté avec le reste du réseau, soit la piste cyclable du boulevard Gouin et celle de la rue Notre-Dame 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 (carte 11).

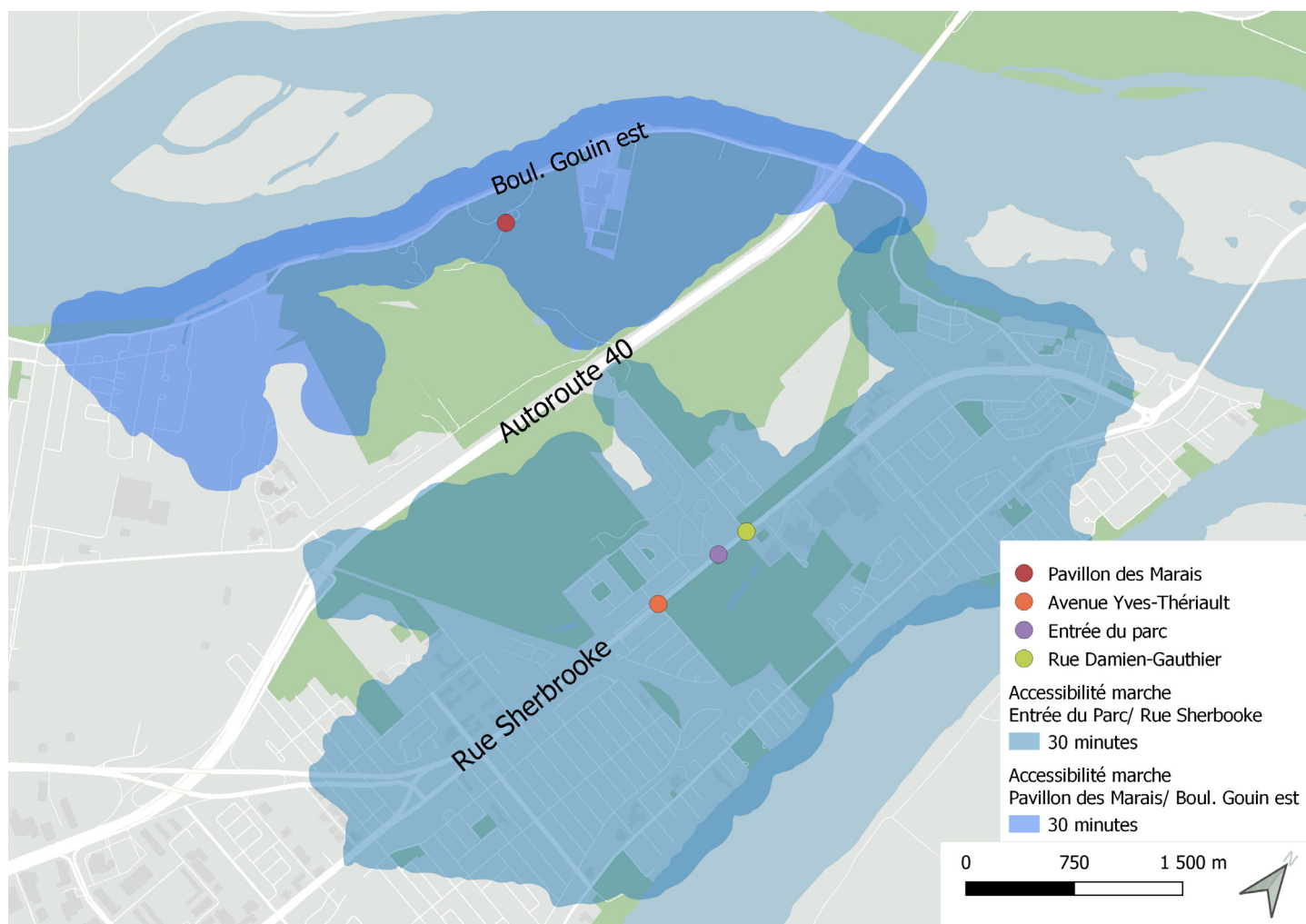


Carte 11. Accessibilité au parc-nature de la Pointe-aux-Prairies à vélo

4.3.1.2 Réseaux piétons

Au sud, les secteurs du Fleuve et de l'Héritage sont accessibles dans un rayon de 30 minutes de marche pour les résidents des quartiers de Pointe-aux-Trembles et du Bout-de-l'Île (carte 12). La rue Notre-Dame scinde le secteur du Fleuve en deux et on constate l'absence de traversée piétonne afin de pallier cette rupture.

La carte 12 montre aussi un manque de communication entre la portion nord et sud du parc. Seulement deux passages relient ces deux portions : le boulevard Gouin à l'est ou un sentier le long de la voie ferrée à l'ouest, menant aux boulevards Maurice-Duplessis et Gouin. Dans les deux cas, ce sont des trajets de 1h de marche. De plus, l'aménagement du boulevard Gouin n'est aucunement adapté à la marche: les piétons, dont les usagers du transport collectif, doivent marcher sur un étroit accotement (figure 4).



Carte 12. Accessibilité au parc-nature de la Pointe-aux-Prairies à la marche



Figure 6 Arrêt de la ligne d'autobus 183 à proximité de l'entrée du parc sur le boulevard Gouin

Source: Google Streetview

Enfin, l'enceinte du Golf de l'île de Montréal n'est pas accessible au public, engendrant donc l'obligation d'effectuer un détour pouvant prendre jusqu'à 1h de marche du Chalet de l'Héritage jusqu'au Pavillon des Marais. La Ville de Montréal est propriétaire de ce passage passant sous l'autoroute, elle étudie présentement la possibilité de l'ouvrir au grand public pour permettre la connexion entre les deux secteurs du parc.

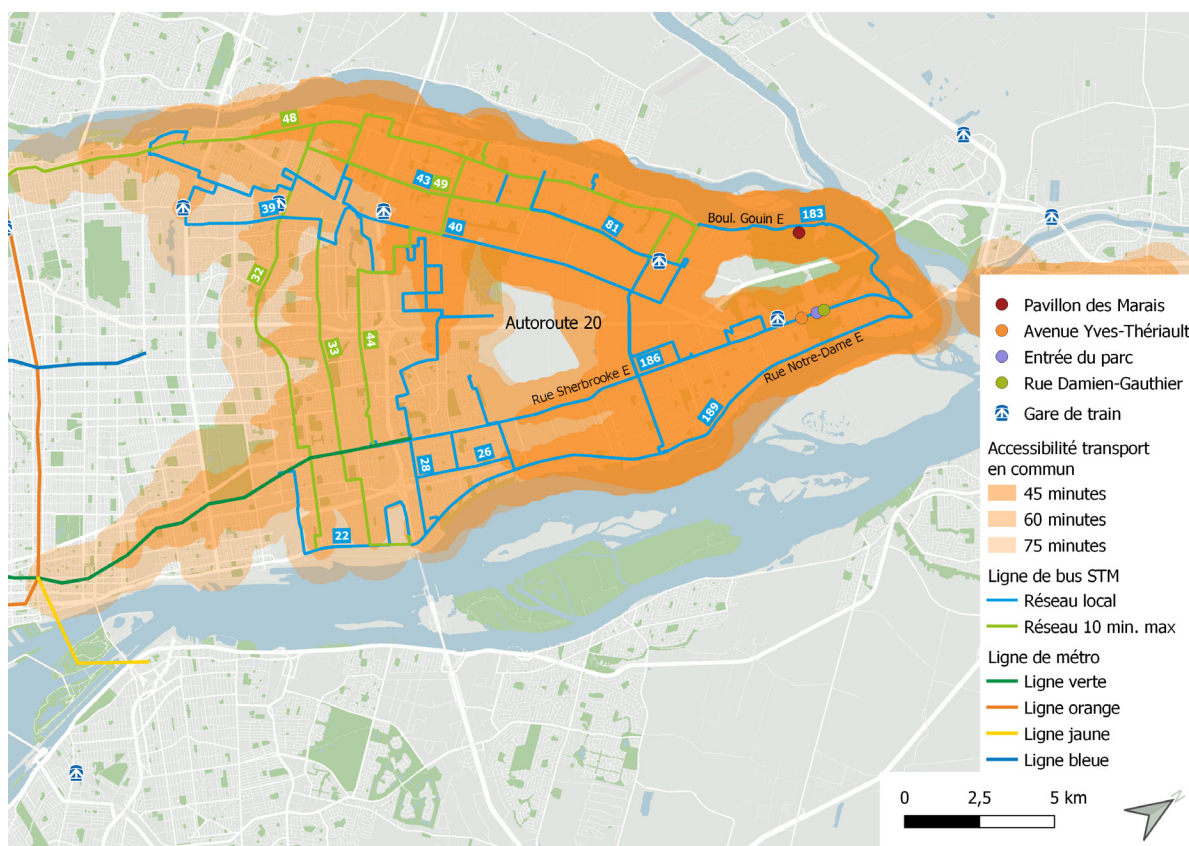
En effet, seulement deux passages communiquent entre les portions nord et sud du parc, soit par le boulevard Gouin à l'est ou par un sentier qui longe la station d'épuration Jean-R. Marcotte puis passe sous l'A40 en longeant la voie ferrée à l'ouest. Lors de l'atelier avec des citoyen.nes et professionnel.les, les participant.es ont mis de l'avant ce tronçon à l'ouest du parc sur le boulevard Gouin et l'ont identifié comme un enjeu important de sécurité pour les piéton.nes et cyclistes. La signalisation et les infrastructures à cet endroit seraient à améliorer pour s'assurer d'un partage sécuritaire de la route.

4.3.2 Offre et accessibilité en transport collectif

4.3.2.1 Réseau de transport structurant

Le parc est situé loin du réseau de métro et les trajets en transport collectif impliquent au moins un transfert en autobus et sont très longs pour les non-résidents 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) (carte 13).

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 en période de pointe (sept passages par jour en semaine).



Carte 13. Accessibilité au parc-nature de la Pointe-aux-Prairies en transport collectif

4.3.2.2 Réseau d'autobus et autres

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 (carte 14).

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. La ligne 187 fait partie du réseau 10 minutes max, ce qui signifie qu'elle passe aux 10 minutes ou moins, en semaine, dans le sens de la pointe (soit vers l'ouest le matin et vers l'est en après-midi). Si cette fréquence de passage dessert bien les travailleurs et travailleuses à destination du centre-ville, elle ne répond pas aux besoins des visiteurs du parc, qui se trouvent à contre-sens de la pointe. En dehors de ces périodes, les passages sont à une fréquence de 20 à 30 minutes. Il faut compter environ une demi-heure d'autobus pour atteindre le parc depuis la station Honoré-Beaugrand.



Carte 14. Offre en transport collectif : réseau de métro et d'autobus de la STM et de train d'ex

Cette section fait un survol des principaux constats pour l'ensemble des trois parcs analysés. Bien que l'état des voies piétonnes et des intersections varie grandement d'un parc à un autre, certaines tendances se dégagent pour l'ensemble des secteurs analysés.

5.1 Coins de rue

Performance des bateaux pavés

Nous constatons que les éléments ayant obtenu les meilleurs résultats ont été la *présence d'une aire de manœuvre suffisante*, *d'une surface régulière* (excepté quelques coins de rue du secteur du parc Angrignon et de la Promenade-Bellerive) *et d'une pente acceptable*. À l'opposé, les éléments les moins performants étaient *l'absence d'un ressaut adéquat et d'une dalle podotactile*.

Surfaces avertissantes

Le secteur du parc Angrignon présente plusieurs coins de rue (7/12) où le bateau pavé couvre le passage piéton et certains coins de rue (8/12) sont dotés de dalles podotactiles. L'intersection Trinitaires/ Lamont ne présente quant à elle aucune dalle podotactile. Pour une bonne performance d'accessibilité universelle, tous les coins de rue d'une intersection doivent être dotés de surfaces avertissantes. De plus, dans beaucoup de cas, la dalle podotactile ne couvre pas la partie abaissée du bateau pavé au complet (Irwin/des Trinitaires et Lacroix/des Trinitaires C1, C2 (fig 1)). 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 piétons, n'ont pas du tout de surfaces avertissantes. L'absence de bateaux pavés ne permet pas d'évaluer ces indicateurs pour le parc-nature de la Pointe-aux-Prairies.

Alignement des cheminements piétons

Des lacunes importantes en matière d'alignement des cheminements piétons ont été observées autour des trois parcs à l'étude. Aux abords du parc Angrignon, les bateaux pavés sont alignés avec les trottoirs et les traverses piétonnes à seulement 3 endroits sur les 24 espaces étudiés. Pour qu'il y ait alignement des cheminements piétons, il doit y avoir des bateaux pavés, cette donnée n'est donc pas mesurable dans le cas du parc-nature de la Pointe-aux-prairies.

Le meilleur résultat obtenu se trouve au terrain audité près de la Promenade-Bellerive, où 10 cheminements sur 22 sont rectilignes et permettent une bonne orientation dans l'espace ainsi que le maintien d'une trajectoire en ligne droite pour les personnes vivant avec une limitation visuelle. L'intersection Notre-Dame/ Taillon est d'ailleurs exemplaire à cet égard.

Obstacles, visibilité et éclairage

Très peu d'obstacles ont été observés pour les composantes du parc Angrignon (0/12 coins de rue) et de la Promenade-Bellerive (2/12). En revanche, 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. L'éclairage a été jugé insuffisant dans ce secteur à 5/12 coins de rue et à 4/12 coins de rue de la Promenade-Bellerive.

5.2 Éléments aux approches des traverses

Avec l'outil Ppassage, les éléments situés à proximité des traverses et des coins de rue, dans un horizon de 10 m, sont évalués. Plusieurs indicateurs sont notés, par exemple : la présence de voies cyclables, d'arrêts de transport collectif, d'abribus — accessibles universellement ou non, de supports à vélos, de même que les interdictions de stationnement au coin, la présence et le débit des entrées charretière et les mesures d'apaisement de la circulation motorisée (avancée de trottoir, intersection surélevée, etc.). Un lexique des indicateurs aux approches des traverses et des coins de rue peut être consulté dans la version intégrale du rapport des audits Ppassage: "Pour des parcs accessibles. Audit du potentiel piétonnier actif, sécuritaire et accessible à tous".

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. Une station en libre-service BIXI se trouve par ailleurs sur la rue Lamont, à l'angle du boul. des Trinitaires (voir aussi la carte 1 de la section précédente). 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 (tel que montre aussi la carte 6). Ces dernières sont bien positionnées, à l'extérieur des corridors piétonniers.

Aucune voie cyclable n'a été observée au parc-nature de la Pointe-aux-Prairies (voir aussi la carte 11). Toutefois, des cyclistes empruntant la voie prévue pour les piétons pour circuler hors de la chaussée ont été observés.

Transports collectifs et abribus

Comme il a été soulevé dans les résultats de l'analyse spatiale (carte 4, 9 et 13), les secteurs des trois parcs à l'étude sont desservis par les transports en commun. Aucun abribus, ni banc n'a été installé à l'arrêt situé près de l'avenue Lamont sur le boulevard des Trinitaires (parc Angrignon).

Aux pourtours de la Promenade-Bellerive, toutes les intersections analysées possèdent des arrêts d'autobus, mais celle de Notre-Dame/ Taillon ne possède aucun banc ni abribus.

Les arrêts d'autobus à proximité de l'intersection où on retrouve une entrée du parc-nature de la Pointe-aux-Prairies (l'intersection du cimetière), sont dépourvus de banc et d'abribus. Les horaires d'autobus sont rarement affichés aux arrêts observés près des trois parcs.

Interdiction de stationnement au coin

Les mesures physiques visant à faire respecter l'interdiction de stationnement aux 5 mètres des coins de rue sont assez fréquentes à proximité des trois parcs analysés (17/ 24 approches aux coins de rue du parc Angrignon, 18/22 approches pour la Promenade-Bellerive et 11/22 approches pour le parc- nature de la Pointe-aux-Prairies). Les mesures les plus courantes sont les panneaux d'interdiction, ainsi que la présence d'arrêts d'autobus.

Entrées charretières

Peu d'entrées charretières sont présentes sur les terrains à l'étude. Celles recensées sont généralement à débit élevé. La sortie du terminus d'autobus à l'angle de l'avenue Irwin et du boulevard des Trinitaires (parc Angrignon), ainsi que la station-service au coin de la rue Saint-Donat et de la rue Notre-Dame (Promenade-Bellerive) génèrent beaucoup de va-et-vient de véhicules, ce qui compromet la sécurité des piétons circulant sur le trottoir près de ces entrées charretières.

Mesures d'apaisement de la circulation

L'unique mesure d'apaisement recensée dans les secteurs à l'étude est la saillie de trottoir. Les trois intersections du parc Angrignon en possèdent au moins 2. L'intersection du boulevard des Trinitaires et de la rue Lacroix est celle en ayant le plus (6/8 approches aux coins de rue). Les intersections de la Promenade-Bellerive possèdent une seule saillie de trottoir située au coin de la rue Notre-Dame et de la rue St-Donat. Enfin, le secteur du parc-nature de la Pointe-aux-Prairies n'a aucune mesure d'apaisement de la circulation. Lors de l'atelier citoyen au parc de la Promenade du Parc-Bellerive, cet enjeu a été le plus consensuel: plus de 39% des répondants était tout à fait d'accord, ou d'accord avec l'affirmation: «Les trois intersections sont très mal pourvues en mesure d'apaisement de la circulation (saillie de trottoir, dos d'âne, support à vélo, etc.) ».

5.3 Traverses piétonnes

Une traverse piétonne est un corridor, identifié ou non par un marquage au sol sur la chaussée, aux intersections ou à mi-tronçon. Certains indicateurs y sont associés. Le lexique de ces indicateurs est présenté dans le rapport de l'audit Ppassage (Société Logique et CRE-Montréal (2021). « Audit du potentiel piétonnier actif, sécuritaire et accessible à tous – Projet Pour des parcs accessible »).

Passages pour piétons

Les trois intersections du parc Angrignon n'ont pas toutes des passages pour les piétons sur l'ensemble des traverses. Malgré la présence de dalles podotactiles, la traverse n'est pas dotée d'un marquage au sol à la traverse TC de la rue Lacroix (côté du parc). Lors de l'atelier professionnel, les participant.es ont identifié le manque de mesures d'apaisement de la circulation comme deuxième élément prioritaire (après les lacunes dans le réseau cyclable à l'ouest du parc). Toutefois, les citoyen.nes ont insisté sur la nécessité de ne pas multiplier les lieux de traverse, mais de bonifier ceux existants.

Le secteur de la Promenade-Bellerive est doté de passages pour piétons à toutes ses traverses.

Au parc-nature de la Pointe-aux-Prairies, 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.

État du revêtement

Le marquage au sol des passages pour piétons, bien que quelques fois un peu effacé, était visible sur l'ensemble des traverses évaluées pour les trois secteurs. De plus, l'état du revêtement a été jugé en bon état pour l'ensemble des traverses du secteur du parc-nature de la Pointe-aux-Prairies. Deux traverses (2/10) du secteur du parc Angrignon (TC de l'intersection Lamont/des Trinitaires et TD de l'intersection Irwin/des Trinitaires) avaient, quant à elles, un état de revêtement moyen et toutes les autres étaient en bon état lors de la visite. Il y a au moins une traverse dont le revêtement était moyen à toutes les intersections du secteur de la Promenade-Bellerive. Enfin, aucune intersection observée n'avait un faible état de revêtement.

Mesures de contrôle de la circulation

L'ensemble des traverses observées de tous les secteurs sont dotées de mesure de contrôle de la circulation véhiculaire. Celles des secteurs de la Promenade-Bellerive et du parc Angrignon sont toutes munies de feux piétons, sauf à l'intersection de l'avenue Lamont (parc Angrignon), où l'on retrouve des panneaux d'arrêts dans toutes les directions. Pour le parc-nature de la Pointe-aux-Prairies, seulement l'intersection Sherbrooke Est / entrée du cimetière est munie de feux piétons.

Calcul des temps de traverse

Basé sur les données collectées et la méthode de calcul exposée en début de section au *Lexique des indicateurs aux approches des coins de rue* (voir le rapport complet des audits Ppassage: "Pour des parcs accessibles. Audit du potentiel piétonnier actif, sécuritaire et accessible à tous"), le temps doit être révisé à 0,8 mètre/seconde pour permettre à tous de traverser l'intersection de manière sécuritaire.

À cet effet, les temps de traverse sont insuffisants aux traverses TB et TD (du Boul. des trinitaires) de l'intersection des Trinitaires/ Irwin du secteur du parc Angrignon. Pour le secteur de la Promenade-Bellerive, trois traverses ont des temps insuffisants : les traverses TA (Notre-Dame ouest) et TD (St-Donat sud) de l'intersection Notre-Dame/ Saint-Donat et la traverse TC (Notre-Dame est) de l'intersection Notre-Dame/ des Ormeaux. Lors de l'atelier citoyen au parc de la Promenade du Parc-Bellerive, cet enjeu a été celui le plus consensuel: plus de 50% des répondants était tout à fait d'accord, ou d'accord avec l'affirmation: «Les temps de traverse sont insuffisants aux intersections avec feux ».

Quant au parc-nature de la Pointe-aux-Prairies, les données sur les temps des traverses ont été recueillies par l'outil Ppassage, mais l'information n'a pas été enregistrée par l'application en raison d'un problème technique.

Présence de signal sonore

Les deux intersections munies de feux de circulation du secteur du parc Angrignon (Boul. des Trinitaires et av. Irwin et Boul. des Trinitaires et rue Lacroix) ont une traverse dotée d'un feu ou signal sonore. Ces intersections sont situées à proximité d'infrastructures de transport en commun attirant un afflux important de piétons.

La traverse TA (Notre Dame ouest) de l'intersection à trois branches Saint-Donat /Notre-Dame a un signal sonore (mais sans dalle podotactile), il s'agit d'une intervention performante.

Aucune traverse du secteur du parc-nature de la Pointe-aux-Prairies ne comporte de signal sonore.

5.4 Observations aux tronçons de rue

Les tronçons évalués dans les trois secteurs possèdent au moins 2 voies de circulation par direction. La largeur des trottoirs pour le secteur du parc Angrignon et celui de la Promenade-Bellerive est inférieure à 1,7 m. Bien que le corridor piéton de la rue Sherbrooke (parc-nature de la Pointe-aux-Prairies) ait une largeur supérieure à 1,7 m, il ne présente pas de trottoir surélevé en béton (corridor piéton en asphalte, au même niveau que les voies routières et délimité de celles-ci par des bollards). Aucun support à vélos ne se trouve sur les tronçons évalués des trois secteurs et très peu de mobilier urbain également (bancs, poubelles).

Le parc Angrignon est clôturé tout le long du boulevard de la Vérendrye et présente un seul accès à partir du Pont Claude Brunet par une traverse à mi-tronçon.

La limite de vitesse varie de 30 km/h (Boul. des Trinitaires) à 40 km/h (Boul. de la Vérendrye) dans le secteur du parc Angrignon et est de 50 km/h dans celui de la Promenade-Bellerive et du parc-nature de la Pointe-aux-Prairies.

Enfin, l'état du revêtement des corridors piétons a été jugé en bon état pour l'ensemble de corridors piétons des secteurs du parc Angrignon et du parc-nature de la Pointe-aux-Prairies. L'emplacement de l'entrée et de la sortie des autobus sur le tronçon Lamont/Irwin (parc Angrignon) présente toutefois des fissures importantes. Les corridors piétons sur les tronçons de rue du secteur de la Promenade-Bellerive ont des revêtements généralement fissurés avec les risques de chutes qui peuvent s'en suivre.

6. RECOMMANDATIONS

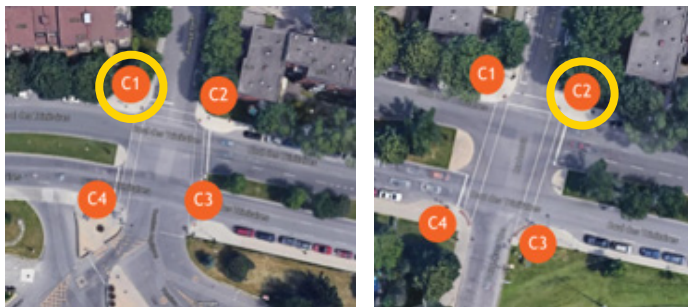
6.1 Parc Angrignon

6.1.1 Recommandations sur l'accessibilité au parc en transport actif et collectif

Indicateurs ou thèmes	Pistes de solutions/interventions
Accessibilité en transport actif	• Développer le réseau cyclable à l'ouest du parc pour assurer les déplacements sécuritaires à vélo pour les résidents de l'arrondissement de LaSalle • Poursuivre le lien cyclable de l'entrée est sur la rue Lacroix pour faire la connexion avec le parc Ignace-Bourget. L'atelier professionnel a confirmé que la création de liens cyclables à l'est et à l'ouest est une priorité. Il est également demandé que le lien cyclable avec le parc Ignace-Bourget permette de rejoindre la piste longeant le canal de Lachine et la passerelle à la hauteur de la Halte de la grue • 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 • Aménager une voie cyclable de l'entrée ouest sur la rue Jean-Chevalier jusqu'à la piste cyclable existante de la rue Lapierre • Ajouter une station de BIXI sur le boul. Champlain (piste cyclable du canal de l'Aqueduc) à proximité de l'entrée sud du parc par le Pont Claude-Brunet et de l'Institut universitaire en santé mentale Douglas, ainsi qu'à l'entrée Jean-Chevalier • Installer des supports à vélos à proximité de la station de métro Angrignon et du terminus d'autobus • 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, soit la seule entrée avec une piste cyclable au sud. • Ajouter de la signalisation en bordure du boulevard des Trinitaires, autant pour les cyclistes que les piétons afin de les orienter vers les sentiers et pistes existants (recommandation provenant de l'atelier professionnel). • Aménager une traverse piétonne à la jonction des rues Louis-Hébert et Guy-Bouchard, donnant sur une des entrées nord • Aménager une entrée au coin sud-ouest du parc, pour éviter aux piétons et cyclistes de LaSalle de faire un long détour pour atteindre l'entrée située au centre du parc sur le boulevard de la Vérendrye. Il s'agit de la seconde priorité mise de l'avant lors de l'atelier professionnel. D'après un représentant de la Ville de Montréal, elle serait déjà en processus d'aménagement. • Réduire de 6 à 4 le nombre de voies de circulation sur le boulevard de la Vérendrye et réallouer l'espace en faveur du verdissement et du transport actif. • Sécuriser les traverses piétonnes existantes, notamment avec des mesures d'apaisement de la circulation.
Accessibilité en transport collectif	• Aménager une aire d'attente (abribus) universellement accessible aux arrêts d'autobus de la STM à proximité des entrées du parc : près de l'avenue Lamont et celle à l'entrée sud au coin du chemin du parc Angrignon • Afficher les horaires d'autobus à tous les arrêts • Ajouter de la signalisation pour diriger les piétons vers l'entrée du parc à partir des arrêts d'autobus

6.1.2 Recommandation sur les intersections

Le secteur compte 3 intersections à 4 branches et 12 bateaux pavés

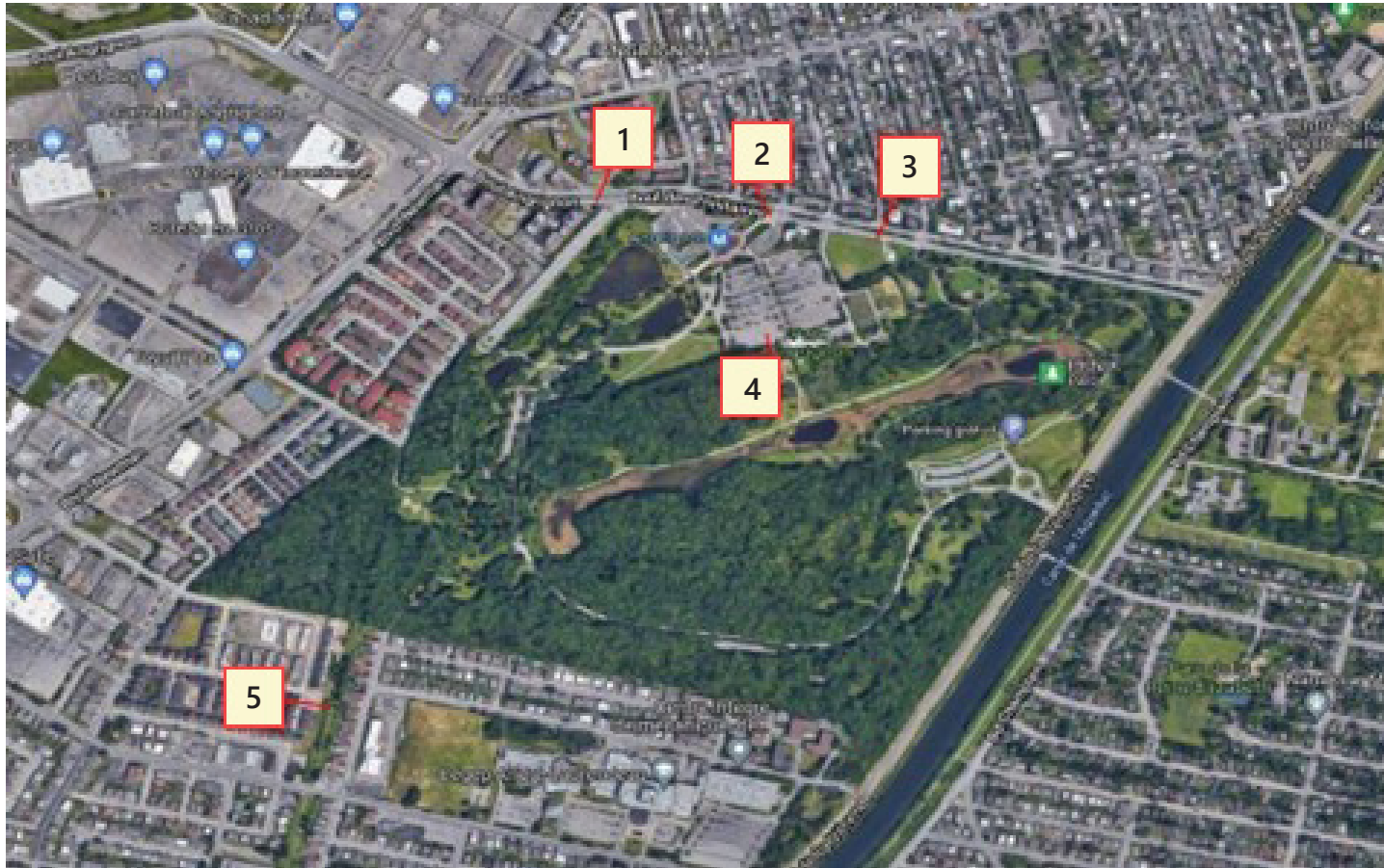
Indicateurs	Pistes de solutions/interventions
Configuration des intersections Total : 3 intersections	
Caractéristiques des bateaux pavés Total : 12 bateaux pavés	- Porter une attention particulière à l'aménagement des bateaux pavés (pente et ressaut) afin qu'ils soient sécuritaires pour l'ensemble des utilisateurs - Réparer les bateaux pavés présentant des irrégularités
Surfaces avertissantes (Dalles podotactiles et marquage au sol)	- Lors d'un réaménagement, installer des dalles podotactiles qui couvrent la partie abaissée des bateaux pavés à l'intersection Irwin/des Trinitaires et C1, C2 Lacroix/Trinitaires  - Installer des surfaces avertissantes à la TC (Lamont Ouest) de l'intersection des Trinitaires/ Lamont
Alignement des cheminements piétons	- Revoir le tracé du marquage au sol des passages pour piétons pour aligner les parcours piétons et assurer une bonne lecture de l'environnement - Lorsqu'un désalignement persiste, permettre le maintien d'une trajectoire en ligne droite lors de la traversée par l'installation de signaux sonores
Absence d'obstacle, bonne visibilité et éclairage suffisant Total : 12 coins de rue	Aucune intervention nécessaire
Interdictions de stationnement au coin	- Ajouter des mesures physiques visant à interdire le stationnement à toutes les intersections du secteur, pour assurer le respect du 5 mètres de dégagement aux coins de rue. - Ajouter un panneau d'interdiction de stationnement et une bande jaune au trottoir à l'approche du coin de rue de l'avenue Lamont
Entrées charretières à proximité des traverses piétonnes	- Limiter le nombre et la largeur des entrées charretières depuis la voie et éviter les interactions avec les piétons le long de la rue en définissant des entrées plus étroites (ex : réduire l'espace en pente), particulièrement aux lieux de transit des d'autobus - Aménager la pente des entrées charretières à l'extérieur de la trajectoire des piétons (exemple sur l'avenue Papineau).

Mesures d'apaisement de la circulation motorisée Total : 24 approches aux coins de rue	Évaluer la possibilité d'implanter des mesures d'apaisement diversifiées : intersections surélevées, bollards, bacs à fleurs sur rue ou des supports à vélo, etc.
Passages pour piétons et types de passages	Formaliser la traverse TC sur la rue Lacroix (côté du parc) en y marquant le sol d'une traverse à bandes blanches
État du revêtement et visibilité du marquage Total : 10 traverses piétonnes	- Réparer le revêtement de la traverse TC de l'intersection Lamont/des Trinitaires - Effectuer un resurfaçage de la traverse TD de l'intersection Irwin/des Trinitaires
Mesures de contrôle de la circulation, temps de traverse et signaux sonores	- Considérer la vitesse des personnes âgées, soit 0,8 mètre par seconde, comme base de référence pour la programmation de tous les feux. - Revoir le temps de traverse aux TB et TD de l'intersection des Trinitaires/ Irwin

6.1.3 Recommandation sur les tronçons de rue

Indicateurs ou thèmes	Pistes de solutions/interventions
État du revêtement des corridors piétons, délimitation, dénivellation, espace tampon et obstacle	Boulevard de la Vérendrye - Dans le cadre d'un réaménagement du boulevard de la Vérendrye, élargir le trottoir du côté du parc, intégrer un espace tampon et y installer du mobilier urbain, tels que des bancs pour se reposer - Améliorer l'accès au parc à la traversée à mi-tronçon (vis-à-vis le pont Claude-Brunet) en créant un chemin de gravier compacté à l'intérieur du parc, connecté à partir du trottoir et avec un éclairage suffisant à son entrée de soir et de nuit

6.1.4 Recommandations sur le potentiel de verdissement



Carte 15. Sites potentiels de verdissement autour du parc Angignon

Les numéros sur la carte précédente représentent chacun des lieux du tableau ci-dessous.

Tableau 6. Potentiel de verdissement autour du parc Angrignon

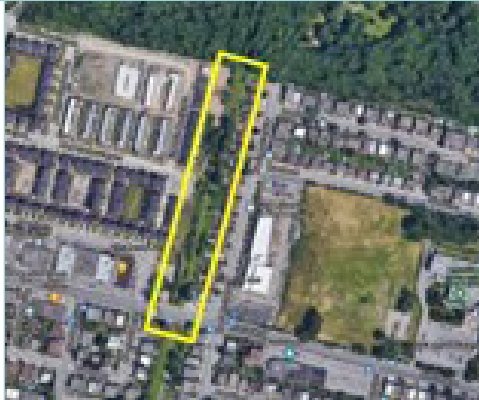
Lieu	Carte	Vue	Recommandation
1. Tronçon entre le 1500 boul. Angrignon et l'intersection des Trinitaires et l'entrée charretière vers le terminus d'autobus, côté sud :			Verdir les clôtures à l'aide de plantes grimpantes vivaces. En plus de verdir un tronçon très minéralisé du boul. Angrignon/des Trinitaires, cela permettrait de cacher les graffitis présents sur la structure, diminuant le caractère criminogène des lieux.
2. Boul. des Trinitaires - Accès au terminus Angrignon :			L'esplanade d'accès au terminus est très minéralisée et représente un îlot de chaleur. Actuellement, deux pots à fleurs trônent sur l'esplanade, en bordure du boulevard des Trinitaires. Deux arbres à grand déploiement pourraient occuper l'espace où sont situés les pots à fleurs, sans entraver la fluidité des déplacements piétons. De plus, un revêtement au sol perméable permettrait de favoriser l'absorption des eaux de pluie par le sol.
3. Boul. des Trinitaires, entre Lacroix et Jogues, côté sud :			Potentiel de verdissement par des arbres de gros calibre sur les espaces gazonnés situés entre la clôture du terrain de baseball et la bordure de rue.

4. Stationnement principal parc Angrignon :



Bien que des efforts de verdissement aient été réalisés dans une partie du stationnement, il existe un potentiel d'amélioration du caractère écoresponsable du site.

5. Le lien vert :



Ce projet, piloté par Héritage Laurentien, mandataire du programme Écoquartier de l'arrondissement LaSalle, s'inscrit dans le grand corridor Saraguay-Angrignon d'Hydro-Québec et ses partenaires. Bien que ce tronçon situé en bordure du parc Angrignon soit un axe assez verdi, plusieurs usages en cours pourraient être formalisés, tels que l'agriculture urbaine et l'installation des infrastructures propres à un corridor vert et actif (éclairage, mobilier urbain, etc.)

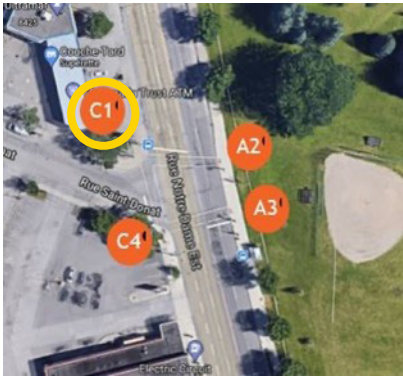
6.2 Parc de la Promenade-Bellerive

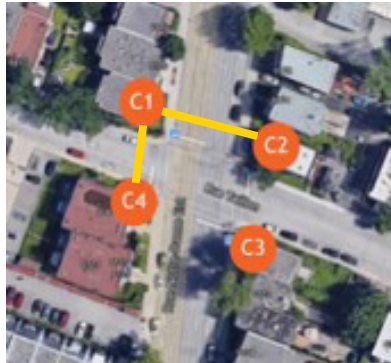
6.2.1 Recommandation sur l'accessibilité au parc en transport actif et collectif

Indicateurs ou thèmes	Pistes de solutions/interventions
Accessibilité en transport actif	• 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 - les interventions liées au développement de liens cyclables étaient populaires lors de l'atelier in situ appuyée par 54% des répondants. • Développer le tronçon cyclable entre l'avenue Gonthier et Georges-V. sur la rue Notre-Dame Est • Assurer la continuité du lien cyclable sur Notre-Dame entre les avenues Denis et Broadway dans Montréal-Est - il s'agit également d'un élément inclus dans les interventions liées au développement de liens cyclables qui étaient populaires lors de l'atelier in situ: elles étaient appuyées par 54% des répondants. • Sécuriser les passages à la hauteur de l'Autoroute 40 pour les cyclistes en provenance de Anjou et de Saint-Léonard • 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 - il s'agit d'une des interventions populaires lors de l'atelier in situ appuyée par 60% des répondants. Les citoyens suggéraient également de mieux indiquer quels sont les sentiers jouant le rôle de pistes cyclables et pistes piétonnes pour une meilleure cohabitation, et d'éviter qu'un sentier soit utilisé par les piétons et vélos sans signalisation claire des zones pour chaque mode. • 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 - il s'agit d'une des interventions populaires lors de l'atelier in situ appuyée par 56% des répondants. • Ajouter des traverses piétonnes tout au long du parc afin de traverser sécuritairement Notre-Dame Est, ou sécuriser celles existantes avec l'ajout de signalisation adaptée. Il s'agit de l'intervention la plus populaire lors de l'atelier in situ appuyée par 70% des répondants. • Ajouter des bornes de stationnement et de réparation vélo était soutenu par 57 % des citoyens sondés lors des entretiens in situ. Ajouter des bornes de support à vélo sur les autobus figure dans les commentaires recueillis lors de l'atelier citoyen in situ. • Le verdissement des abords des parcs est un commentaire également mentionné par les citoyens lors de l'atelier in situ.
Accessibilité en transport collectif	• Ajouter des bancs aux arrêts de l'intersection Taillon/Notre-Dame • Afficher les horaires d'autobus à tous les arrêts - il s'agit d'une des interventions populaires lors de l'atelier in situ appuyée par 57% des répondants. • S'assurer que le mobilier urbain sera installé à l'extérieur des corridors piétonniers • Augmenter la fréquence de passage des lignes 22 et la 185 • Ajouter d'autres connexions d'autobus direct nord-sud et est-ouest avec les arrondissement limitrophes

6.2.2 Recommandation sur les intersections

Le secteur compte 2 intersections à 4 branches, une à 3 branches et 12 bateaux pavés

Indicateurs	Pistes de solutions/interventions
Configuration des intersections Total : 3 intersections	
Éléments aux bateaux pavés (Total : 12 bateaux pavés)	- Porter une attention particulière à la réalisation des bateaux pavés (pente et ressaut) afin qu'ils soient sécuritaires pour l'ensemble des utilisateurs - Généraliser l'installation des dalles podotactiles lors d'une réfection de trottoir. Lorsque des dalles podotactiles sont installées, prévoir d'en placer à tous les coins de l'intersection, afin d'uniformiser l'information rendue disponible - Réparer les bateaux pavés présentant des irrégularités au sol
Surfaces avertissantes	- Pour être universellement accessibles, les intersections devraient avoir des dalles podotactiles aux quatre coins de rue - Prioriser l'intersection Saint-Donat/Notre-Dame C1 qui est le seul coin de rue sans dalle podotactile et dont la traverse est munie d'un signal sonore 
Cheminement piétons rectiligne	- Revoir le tracé du marquage au sol des passages pour piétons peut aider à améliorer le maintien d'une ligne droite et réduire le risque de désorientation - Lorsqu'un désalignement persiste, assurer le maintien d'une trajectoire en ligne droite lors de la traversée par l'installation de signaux sonores
Absence d'obstacle, bonne visibilité et éclairage suffisant (Total : 12 coins de rue)	Améliorer l'éclairage aux coins de rue qui sont moins bien éclairés
Interdictions de stationnement au coin (Total : 22 approches aux coins de rue)	Ajouter des mesures physiques visant à interdire le stationnement à toutes les intersections du secteur, pour assurer le respect du 5 mètres de dégagement aux coins de rue

Entrées charretières à proximité des traverses piétonnes	• Limiter le nombre et la largeur des entrées depuis la voie et éviter les interactions avec les piétons le long de la rue en définissant des entrées plus étroites à la station-service (ex : réduire l'espace en pente). • Aménager la pente des entrées charretières à l'extérieur de la trajectoire des piétons.
Mesures d'apaisement de la circulation motorisée	• Évaluer la possibilité d'implanter des mesures d'apaisement diversifiées : intersections surélevées, bollards, bacs à fleurs sur rue ou des supports à vélo, etc.
Passages pour piétons et types de passages (Total : 11 traverses piétonnes)	Ces indicateurs affichent déjà une très bonne performance
État du revêtement et visibilité du marquage	Effectuer un resurfage ou un ré asphaltage des traverses suivantes : • TC de l'intersection Notre-Dame/Des Ormeaux • TA et TD de l'intersection Notre-Dame/Saint-Donat • TA et TD de l'intersection Notre-Dame/Taillon Il s'agit d'une mesure populaire auprès des usagers du parc, étant appuyée par 61% des répondants lors de l'atelier citoyen.   
Mesures de contrôle de la circulation, temps de traverse et signaux sonores	• Considérer la vitesse des personnes âgées, soit 0,8 mètre par seconde, comme base de référence pour la programmation de tous les feux • Revoir le temps de traverse aux TA (Notre-Dame ouest) et TD (St-Donat sud) de l'intersection Notre-Dame/ Saint-Donat et TC (Notre Dame est) de l'intersection Notre-Dame/ des Ormeaux - une solution populaire lors de l'atelier citoyen, appuyée par 64% des répondants.

6.2.3 Recommandation sur les tronçons de rue

Indicateurs ou thèmes	Pistes de solutions/interventions
État du revêtement des corridors piétons, délimitation, dénivellation, espace tampon et obstacle	• Une réfection des trottoirs améliorerait l'état du revêtement et diminuerait les risques de chute • Intégrer des critères performants d'accessibilité universelle lors de la réparation ou de la réfection des corridors de marche.

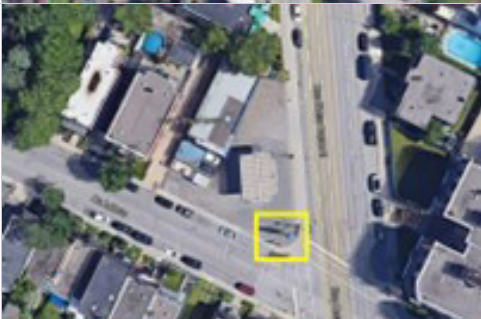
6.2.4 Recommandations sur le potentiel de verdissement



Carte 16. Sites potentiel de verdissement autour du parc de la Promenade-Bellerive

Les numéros sur la carte précédente représentent chacun des lieux du tableau ci-dessous,

Tableau 7. Potentiel de verdissement autour du parc de la Promenade-Bellerive

Lieu	Carte	Vue	Recommandation
1. Rue Notre-Dame Est, entre Frédéric-Chopin et Liébert			Dans son état actuel, le stationnement du Couche-Tard présente un léger potentiel de verdissement, principalement au coin de la rue Frédéric-Chopin, qui permettrait la plantation d'un arbre à grand déploiement. Dans une autre perspective, le potentiel de verdissement pourrait être augmenté
2. Rue Notre-Dame Est, entre Mercier et Lebrun			Le stationnement de la Taverne Rancho est constitué essentiellement d'une grande surface minéralisée qui ne présente pas des lignes de démarcation. En conséquence, il y a un fort potentiel de verdissement, principalement pour la plantation d'arbres en bordure du stationnement. Toutefois, des espaces asphaltés en devanture de bâtiment permettraient également l'intégration d'arbustes et de plantes vivaces.
3. Rue Notre-Dame Est, coin Lebrun			Le site du garage David Dyotte présente un petit potentiel de verdissement, essentiellement pour la plantation d'arbustes dans l'espace résiduel minéralisé qui est au coin de la rue.
4. Centre d'intégration scolaire, 8844 Rue Notre Dame E			Bien qu'entouré de plusieurs arbres en raison de la présence du parc Clément-Jetté Sud, le site de cette institution scolaire présente une grande surface minéralisée tout autour du bâtiment. Optimiser la fonction de stationnement permettrait de libérer de l'espace pour la plantation d'arbustes et de plantes vivaces.

6.3 Parc-nature de la Pointe-aux-Prairies

6.3.1 Recommandation sur l'accessibilité au parc en transport actif et collectif

Indicateurs ou thèmes	Pistes de solutions/interventions
Accessibilité en 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 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 avec les citoyens et professionnels.
Accessibilité en transport collectif	• Aménager l'aire d'attente aux arrêts d'autobus de la STM à proximité des entrées du parc : à l'intersection des rues Sherbrooke et Yves-Thériault ainsi que sur le boul. Gouin • Ajouter les horaires d'autobus à tous les arrêts • Ajouter de la signalisation pour diriger les piétons vers l'entrée du parc à partir de l'arrêt de bus. Cette recommandation a été identifiée comme prioritaire lors de l'atelier avec les citoyens et professionnels. • Augmenter la fréquence de passage des principaux autobus : 183, 189 et 186. Cette recommandation a été identifiée comme prioritaire lors de l'atelier avec les citoyens et professionnels. • 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

6.3.2 Recommandation sur les intersections

Le secteur compte deux intersections à 4 branches et une à 3 branches

Indicateurs	Pistes de solutions/interventions
Configuration des intersections	
Total : 3 intersections	
Éléments aux bateaux pavés (Total : 0 bateau pavé)	• Aménager des trottoirs de part et d'autre de la rue Sherbrooke • Munir ces trottoirs de l'ensemble des éléments permettant une accessibilité universelle aux coins de rue, (ressauts adéquats, pentes acceptables dalles podotactiles, aires de manœuvres, surfaces régulières)
Surfaces avertissantes	
Cheminement piétons rectiligne	
Absence d'obstacle, bonne visibilité et éclairage suffisant (Total : 12 coins de rue)	• Faire des rayons de trottoir courts ou des saillies pour diminuer la vitesse de virage des véhicules motorisés et diminuer la durée de traversée des piétons et donc leur exposition aux risques de collisions. • En implantant des infrastructures piétonnes telles que des trottoirs, les installations de feux de circulation n'auront plus besoin de supports de béton (obstacles au sol). Évaluer la possibilité d'implanter ces infrastructures durables, permanentes et plus sécuritaires • Améliorer l'éclairage aux coins de rue qui sont moins bien éclairés
Interdictions de stationnement au coin	• Ajouter des mesures physiques visant à interdire le stationnement à toutes les intersections du secteur, pour assurer le respect du 5 mètres de dégagement aux coins de rue
Entrées charretières à proximité des traverses piétonnes	• Aménager des trottoirs permettant aux piétons d'être séparés des voitures qui tournent sur les rues à proximité des intersections (Yves Thériault et Sherbrooke). • Aménager la pente des entrées charretières à l'extérieur de la trajectoire des piétons.
Mesures d'apaisement de la circulation motorisée (Total : 22 approches aux coins de rue)	• Une fois des infrastructures piétonnes sécuritaires et permanentes installées, évaluer la possibilité d'intégrer des mesures d'apaisement de la circulation : saillie de trottoir, bollards, bacs à fleurs sur rue ou des supports à vélo, etc.
Passages pour piétons et types de passages (Total : 11 traverses en tout)	• Aménager des passages piétons à toutes les traverses piétonnes de l'intersection des rues Sherbrooke et Damien Gauthier.
État du revêtement et visibilité du marquage	• Ces indicateurs affichent déjà une très bonne performance
Mesures de contrôle de la circulation, temps de traverse et signaux sonores	• Ajouter des feux pour piétons aux intersections Sherbrooke/ Yves-Thériault et Sherbrooke/ Damien Gauthier • Prévoir un feu sonore à la TA de l'intersection à trois branches Sherbrooke et Damien Gauthier



Sherbrooke/ Damien-Gauthier

6.3.3 Recommandation sur les tronçons de rue

Indicateurs ou thèmes	Pistes de solutions/interventions
État du revêtement des corridors piétons, délimitation, dénivellation, espace tampon et obstacle	• Dans l'éventualité d'un réaménagement complet des tronçons de rue du secteur, aménager des trottoirs de part et d'autre de la rue Sherbrooke avec bandes tampons végétalisées • Intégrer du mobilier urbain (bancs, poubelles, etc.)

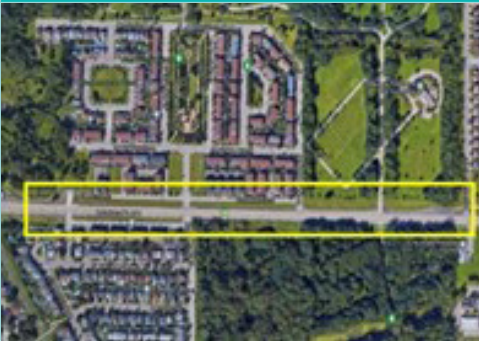
6.3.4 Recommandation sur le potentiel de verdissement



Carte 17. Sites potentiels de verdissement autour du parc-nature de la Pointe-aux-Prairies

Les numéros sur la carte précédente représentent chacun des lieux du tableau ci-dessous.

Tableau 8. Potentiel de verdissement autour du parc-nature de la Pointe-aux-Prairies

Lieu	Carte	Vue	Recommandation
1. Rue Sherbrooke Est, tout au long du parc			Il existe deux bandes actuellement gazonnées qui longent la rue Sherbrooke Est. Une partie de ces espaces semblent servir de fossés de drainage pour les eaux de pluie et le tout n'est pas aménagé comme un espace vert. Il existe un potentiel de plantation d'arbres de gros calibre, d'arbustes et de vivaces indigènes afin de mettre ces espaces à profit
2. Stationnement de l'école secondaire de la Pointe-aux-Trembles			Ce stationnement, situé en bordure de la rue Sherbrooke Est, ne présente pas une configuration favorisant le verdissement ni les autres mesures d'adaptation aux changements climatiques. Ses 7 200 m2 de superficie permettent de réfléchir à une refonte de l'offre de stationnement, jumelée au verdissement du site.

Les analyses effectuées ont fait ressortir des constats spécifiques à chacun des parcs étudiés mais également certains constats généraux aux trois parcs. En examinant 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.

7.1 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 motorisée élevés et 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.

7.2 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.

7.3 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, confort, 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, c'est-à-dire 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 usager.ères de la rue - Tenir compte des besoins hivernaux dans la conception;
- Tenir compte des besoins hivernaux dans la conception des aménagements.

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.

8.1 Opportunités de mise en œuvre des recommandations

8.1.1 Parc Angrignon

- Travaux majeurs de réaménagement du parc
- Aménagement des corridors verts Saraguay - Angrignon et Falaise-Fleuve | Bridge-Bonaventure (parmi les cinq corridors prioritaires)

8.1.2 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.

8.1.3 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)

8.1.4 Ensemble des grands parcs montréalais

- 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 usager.ères 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
- Révision des règlements d'urbanisme des arrondissements
- Refonte du réseau d'autobus de la STM.

8.2 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.

ANNEXE 1 : LISTE DES ARTICLES CONSULTÉS POUR IDENTIFIER LES CRITÈRES FAVORISANT L'UTILISATION DES PARCS ET ESPACES VERTS EN MILIEU URBAIN

Auteur	Année	Titre	Proximité	Densité	Zonage mixte	Connectivité	Marchabilité	Aménag. en faveur des piétons	Accès transport en commun	Accès transport actif	Sécurité urbaine	Précision	Extraits ou détails dans l'article
Bai et al	2013	Perceptions of Neighborhood Park Quality: Associations with Physical Activity and Body Mass Index.	O										Proximité augmente la fréquence d'utilisation des parcs.
Bahrini et al.	2017	The relationship between the distribution and use patterns of parks and their spatial accessibility at the city level: A case study from Tehran, Iran				O							Poorly integrated parks in the inner city districts tended to show lower levels of maintenance, were often little used and had vandalism. Is there a relationship between the accessibility of the parks and their quality and level of use? There is a relationship here but it is not especially strong. Quality and level of use are more associated with the size of the park, its level of maintenance and absence of evidence of anti-social behaviour. Some parks with good accessibility are less-well used because of the latter factors.
Baran et al.	2013	Park Use Among Youth and Adults: Examination of Individual, Social, and Urban Form Factors				O		O				Disponibilité de trottoirs (cul-de-sac = pas significatif)	and availability of sidewalks and intersections in the park's neighborhood were positively associated with park use. In general, the neighborhood urban form variables have positive associations with the number of youth and adults observed in park zones, although only the number of street intersections was statistically significant for most subpopulations (boys, young children, and women). Middle-child group and women were more likely to be found in a park zone if there were more sidewalk footage in the surrounding neighborhood. Similarly, boys, children below 6 years, and women were more likely to be present when there were more street intersections.
Biernacka et al.	2018	Classification of institutional barriers affecting the availability, accessibility and attractiveness of urban green spaces		O								Physical barriers – there are physical obstacles to reach a UGS : • Fences • Busy roads, railways • Densely built-up areas, especially with industry or gated communities next to a UGS • Entrance fee • Opening hours	The main goal of this article is to identify and classify institutional barriers which prevent the use of urban green spaces (UGS) at three levels: availability (whether a UGS exists), accessibility (whether it is physically and psychologically accessible, e.g., not fenced off), and attractiveness (whether it is attractive enough for potential users to visit).The main barriers at different levels concern conflicting interests, physical barriers (private green spaces), and the lack of funds, together with legal and governmental failures (public green spaces). These barriers result from the different actors' mandates or lack thereof.In the case of accessibility, restrictions may result from both physical and psychological barriers. Physical barriers are most often related to property rights (resulting in fences, entrance fees etc.) and spatial planning failures (as exemplified by busy roads or railroads separating residents from UGS). Clearly, some barriers preventing the provision of UGS are only partly related to institutions and partly to some other factors, such as geography and urban morphology. For example, physical barriers may result from urban morphology: rivers and other water bodies cutting through the urban tissue or steep heights making certain UGS difficult to access for certain user groups.
Bogar et al.	2016	Green Space, Violence, and Crime a Systematic Review									O		
Chen et al.	2018	Emerging social media data on measuring urban park use		O		N			N	N			Park attributes and surrounding landscape features are significantly associated to park use. Accessibility. We use the Pedestrian lane density, bus and metro stops density, road node density, and distance from CBD, to represent the accessibility of a park. (...) result also shows that increasing bus and metro stop density, or rode node density, cannot contribute to park use. the effect of accessibility is very small, for it only contribute 2.6% of the variance (...)Result shows that increasing the surrounding building density, or service and facilities POIs density could significantly contributes to park use. (...) The accessibility of a park is not most important variables in our case, and it is easily affected by other attributes of a park.
Coombes et al	2010	The relationship of physical activity and overweight to objectively measured green space accessibility and use.	O										Les sujets habitant loin des espaces verts ont une probabilité plus faible de visiter ceux-ci que les sujets habitant proche et sont moins susceptibles d'atteindre les recommandations en AP.

Devarajan	2020	Built environment for physical activity—An urban barometer, surveillance, and monitoring.		O	O			O				Aménagements en faveur des piétons (trottoirs, chaussées, voie d'accès et sécurité) Densité résidentielle Zonage mixte	Espaces verts, parcs et canopée. Priorité aux piétons : Trottoirs, chaussée, voie d'accès et sécurité. Transport collectif augmente l'AP de la population. Densité résidentielle, l'utilisation mixte des terrains et l'accessibilité des destinations.
Ding et al	2011	Neighborhood environment and physical activity among youth a review	O					O		O		Densité et vitesse de la circulation	Corrélation positive entre l'accès, la proximité des parcs et l'AP (3-12 ans). Corrélation négative entre la densité et la vitesse du trafic et l'AP dans les parcs. Corrélation positive entre l'accès à la marche et l'AP dans les parcs.
Dong et al.	2020	Does the Connectivity of Urban Public Green Space Promote Its Use? An Empirical Study of Wuhan		O		N						Densité commerciale	we found that there is no high correlation between PGS use and its connectivity. The possible causes might be attributed to the fact that PGS use is profoundly influenced by multifaceted competing impact factors, and no one can stand dominantly. It is interesting to see that the density of companies is positively, but slightly, related to PGS use.
Dunton et al	2014	Neighborhood Park Use by Children Use of Accelerometry and Global Positioning Systems.	O										Les parents considèrent qu'un parc à proximité ne devrait pas dépasser 10 min de marche. La distance peut influencer la durée d'utilisation des parcs. (- 100m + 15 min).
Esteban-Cornejo	2016	Parental and Adolescent Perceptions of Neighborhood Safety Related to Adolescents' Physical Activity in Their Neighborhood					O				O		
Hampstead	2018	Geolocated social media as a rapid indicator of park visitation and equitable park access							O	O		Nombre d'arrêts de métro Nombre d'arrêt de bus Nombre total d'arrêts (bus ou métro) Longueur piste cyclable Distance à la piste cyclable	Findings indicate that social media activity in parks is positively correlated with proximity to public transportation and bike routes, as well as particular park characteristics such as water bodies, athletic facilities, and impervious surfaces, MÉTHO : We constructed all neighborhood accessibility variables at the neighborhood-level, within 400m buffers of each park, to match the population datasets. The 400m buffer doughnut is considered the area in which people are able to walk within 10 min (Miyake et al., 2010). We computed length of bike routes, and distance to the nearest bike route, bus stop and subway stops variables per 100m using a near distance tool. We also constructed count variables for the number of bus stops, subway stops, total public transit stops (bus and subway) and interstate and state-recognized roads using a spatial join with buffer distance procedure. Nearly all of the variables measuring accessibility are important predictors of park visitation in our models – particularly the number of subway stops near parks
Kaczynski et al	2014	Are park proximity and park features related to park use and park-based physical activity among adults? Variations by multiple socio-demographic characteristics	O										Both park proximity and park facilities are related to park use and park-based PA. Understanding how such associations vary across demographic groups is important in planning for activity-friendly parks that are responsive to the needs of neighborhood residents.
Kaczynski et al	2014	Association of Street Connectivity and Road Traffic Speed with Park Usage and Park-Based Physical Activity.				O		O				Limites de vitesse basse	Les sujets ayant une meilleure connectivité de rues sont plus susceptibles de fréquenter des parcs et de faire de l'activité physique. Les sujets ayant à traverser des rues avec une limite de vitesse plus basse sont plus susceptibles de fréquenter des parcs.
Kurka	2015	Patterns of Neighborhood environment attributes in relation to children's physical activity					O	O	O	O	O		
La Rosa	2013	Accessibility to greenspaces: GIS based indicators for sustainable planning in a dense urban context	O										Results show different scenarios in terms of rank of greenspaces accessibility, strongly influenced by chosen distance metric (Euclidean vs network) and thus emphasise a careful use of these indicators as planning support tools. Some practical implications of measuring accessibility for urban planning can be highlighted: for instance, specific land uses might be chosen for highly accessible open spaces, especially those characterised by a high proximity to residential settlements. Examples include allotment gardens, playgrounds and other informal green areas.

McCormack al	2010	Characteristics of urban parks associated with park use and physical activity: A review of qualitative research.	○										Proximité augmente la fréquence d'utilisation des parcs.
Ou	2016	A Walk in the Park: The Influence of Urban Parks and Community Violence on Physical Activity in Chelsea, MA	○							○			
Park et al.	2017	A Preliminary Study on Connectivity and Perceived Values of Community Green Spaces				○							This study suggests that the development of connective green space should be allocated a more central position in spatial planning and community development. Future planning and design efforts need to consider the quantity, quality, and connectivity of neighborhood landscapes based on fine grained analysis of site features and context, inherent and emergent functions of site-scale ecosystems, and spatial relationships with surrounding landscapes at various levels. In doing so, the use of local green infrastructure concepts and practices will be useful to foster community connections to ecological sustainability while promoting ecosystem and human health [25]. As Jerome [26] argues, community-scale green infrastructure and related voluntary activities could contribute to broader-scale ecological networks and the increase of 'interconnectivity' between sites of green infrastructure [27] and 'continuity' across 'hubs' (larger areas) and 'sites' (smaller areas) [28]. Generally, small scale green infrastructure integrated with urban and community development can become a significant mechanism for delivering multi-functional benefits attributed to green infrastructure.
Park et al.	2016	Psychological park accessibility: a systematic literature review of perceptual components affecting park use						○				Variation dans les études	Studies related to perceptions of the neighbourhood environment showed evidence of disagreement. Although all five studies agreed on the significance of perceptions of neighbourhood quality in park use, they differed in several aspects. Leslie et al. (2010) showed that perceived park quality is more important than perceived neighbourhood environment. In addition, among six studies dealing with neighbourhood safety, two found no significant association with park use. Another study, Fermino et al. (2013) found that perceptions about traffic safety varied by gender, with an association with only men's park use.
Pham et al.	2019	Perception of park access and park use amongst youth in Hanoi: How cultural and local context matters	○					○		○		Achalandage des trottoirs, traverses piétonnes, volume de circulation	Heat, crowded sidewalks, street crossings and traffic near parks are the most problematic obstacles to park access. Security was mentioned as an obstacle, with no significant difference between men and women. Proximity to parks (measured by travel time) is important in explaining the frequency of visits but not the duration in parks in our sample, suggesting that the closer they are to a park, the more frequently they visit it.
Reyes et al.	2014	Walking accessibility to urban parks by children: A case study of Montreal								○			In this paper, we investigate the accessibility situation of children with respect to urban parks. More specifically, we concentrate on minors between the ages of seven and sixteen. Since accessibility is mediated by mobility, the research also focuses on walking as the mode of travel. Voir graphiques!
Unal et al.	2018	Evaluating and Optimizing Urban Green Spaces for Compact Urban Areas: Cukurova District in Adana, Turkey		○				○				Grandeur du parc Densité de population Largeur des trottoirs	
Schetke et al.	2016	What determines the use of urban green spaces in highly urbanized areas? – Examples from two fast growing Asian cities	○								○		We also show that accessibility of green spaces is a clear driver of their use by residents.
Shams et al.	2019	Barriers and opportunities of combining social and ecological functions of urban greenspaces – Users' and landscape professionals' perspectives						○		○	○	Trottoirs larges Pistes cyclables	Urban parks were the most visited UGS (Table 4) as they provide all the preferred characteristic and activities (see below). The highest rated characteristics were cleanliness, variation in the natural landscape, safety, accessibility and size (Table 4) Safety of the UGSs was linked to deprivation and crime rates of surrounding neighbourhoods, density of understory vegetation and lack of clear walking paths. Accessibility was associated with evenness of the landscape and the availability of wide pathways. Walking or cycling paths were linked to the accessibility and safety issues raised above. They were important factors for people with prams or mobility scooters, and for those who did not want to go offtrack due to perceptions of risk and danger.

Vargas-Hernandez, el.	2018	Urban Green Spaces as a Component of an Ecosystem	O					O	O	O		Absence de barrière physique Offre de transport Ouverture du parc Aménagements universellement accessibles	Accessibility to urban green spaces are more related to ease of access by proximity and no physical barriers, transportation, open fences an early hour, accessibility to disable people, information on cues and way-finding features, maps, information on entrance, path junctions, slopes and cambers, inadequate parking, gravel car park surfaces, heavy gates, attendance for those with disabilities, visual impairment. (limite scientifique)
Wang	2013	The physical and non-physical factors that influence perceived access to urban parks	O					O					
Xu et al.	2017	Social inequalities of park accessibility in Shenzhen, China: The role of park quality, transport modes, and hierarchical socioeconomic characteristics							O				It is further pointed in some recent literature that the actual traffic conditions (e.g., traffic jam, speed limits, bus frequency, waiting length, restricted turn and one-way driving direction) associated with temporal component should be incorporated (Burgoine and Monsivais, 2013; Farber et al., 2014; Kwan, 2012; van Wee, 2016; Widener et al., 2015; Widener and Shannon, 2014). These studies have greatly advanced the accessibility measurement, however, the practice is still very lagged in park accessibility research. On one hand, convenient public transportation provides options for visiting parks far away from communities. Therefore, communities with convenience in a diversity of transport modes are expected to enjoy more access to parks. Transport planning should design and implement essential measures to increase the integrity of public transportation in the socioeconomically disadvantage districts. Conclusion = disparité d'accès
Zhang et al.	2018	Recreational visits to urban parks and factors affecting park visits: Evidence from geotagged social media data	O	O					O			Nombre d'arrêts de bus Densité de population Distance du centre-ville	Geotagged social media data provide a means to measure visits to urban parks. Total number and intensity of visits vary significantly among different types of parks. Park size, entrance fee, and distance to city center significantly affected park visits. Number of bus stops near park was positively related to visits.
Zlender et al.	2017	Accessibility and use of peri-urban green space for inner-city dwellers: A comparative study	O				O				O	Signalisation piétonne et cycliste Voies dédiées piétons et cyclistes Continuité des pistes cyclables et piétonnes État des trottoirs et pistes cyclables Connectivité	The results showed expected, strong cross-cultural preference for semi-natural landscapes (as opposed to formal parks and playing fields), such as woodlands, fields, waterways, etc. High appreciation and high use of green corridors was a more unexpected result. In addition, coastal landscapes appeared to be popular in Edinburgh and larger, peri-urban open spaces in Ljubljana. The frequency of visits to peri-urban spaces was considerably higher in Ljubljana, due to swift accessibility of the city's green wedges. In both cities, perceptions of distance to travel were the major barrier to frequent use of peri-urban green spaces. The findings suggest that green corridors enable enjoyable and easy access to semi-natural spaces in and around the city. This should be taken into account in future planning, as part of any wider green space strategies. Moreover, the discussions showed clearly that the closeness of the green space would outweigh the other factors that might be important when choosing which green space to visit, such as, its appearance, landscape features, or facilities (Fig. 9).With regard to ease of access, safety, connectivity and the continuity of paths were mentioned, especially when walking and cycling (Fig. 10).Additional barriers appeared to be the weather, lack of signage as to where cycle paths are located, and on-street cycling, which, as the younger focus group participants noted, can be daunting. This points to the importance of perceived accessibility in terms of safety and easy access. With regard to characteristics of the route to green space, focus groups showed appreciation for environmental attributes such as greenery along the paths, dedicated paths for cyclists and pedestrians, signage, the quality of the path's surface, and the general pleasant appearance of the walkway. They said that, if they can, they would rather walk through the park than on the street.
Zlender et al	2016	Accessibility and use of peri-urban green space for inner-city dwellers: A comparative study	O										In both cities, perceptions of distance to travel were the major barrier to frequent use of peri-urban green spaces.
Zuniga-Teran et al	2019	Exploring the influence of neighborhood walkability on the frequency of use of greenspace	N				O			O			Walkable neighborhoods may predict a higher frequency of greenspace use. Walking as a mode to reach greenspace may predict higher frequency of greenspace visitation. Driving as a mode to reach greenspace may predict lower frequency of use of greenspace. Proximity to greenspace may not predict the frequency of greenspace visitation for residents.
TOTAL			15 O 1 N	6 O	1 O	5 O 2 N	3 O	11 O	5 O 1 N	9 O 1 N	6 O 1 N		

1. Parc Angrignon

Situé dans l'arrondissement du Sud-Ouest, dans le quartier Ville-Émard, le parc Angrignon a une superficie d'à peu près un kilomètre carré (Table de concertation Ville-Émard/Côte-St-Paul 2016). Il se trouve à proximité de zones résidentielles à forte défavorisation matérielle et sociale (comme l'arrondissement de LaSalle, l'arrondissement de Verdun et certains secteurs de l'arrondissement de Lachine [fig1]), de secteurs industriels (Turcot et Cabot) et est longé par de grandes artères à forte circulation.

Profil du quartier Ville-Émard

- *Indices de défavorisation matérielle et sociale*

Comme l'illustre la figure 1, le quartier Ville-Émard, ainsi que les quartiers adjacents, présentent un niveau important de défavorisation. Selon les données statistiques de 2016, le district Saint-Paul-Émard regroupe 35 981 personnes, soit 46 % de la population totale de l'arrondissement sud-ouest. 25 % de cette population sont des immigrants. Seulement 28 % de la population de 15 ans et plus du district ont un diplôme universitaire, ce qui est un pourcentage inférieur à celui enregistré dans l'arrondissement (37 %). Enfin, le taux de chômage de la population de 15 ans et plus du district s'élevait, en 2015, à 9 % et le revenu médian à 27 934 \$ (Ville de Montréal 2017c).

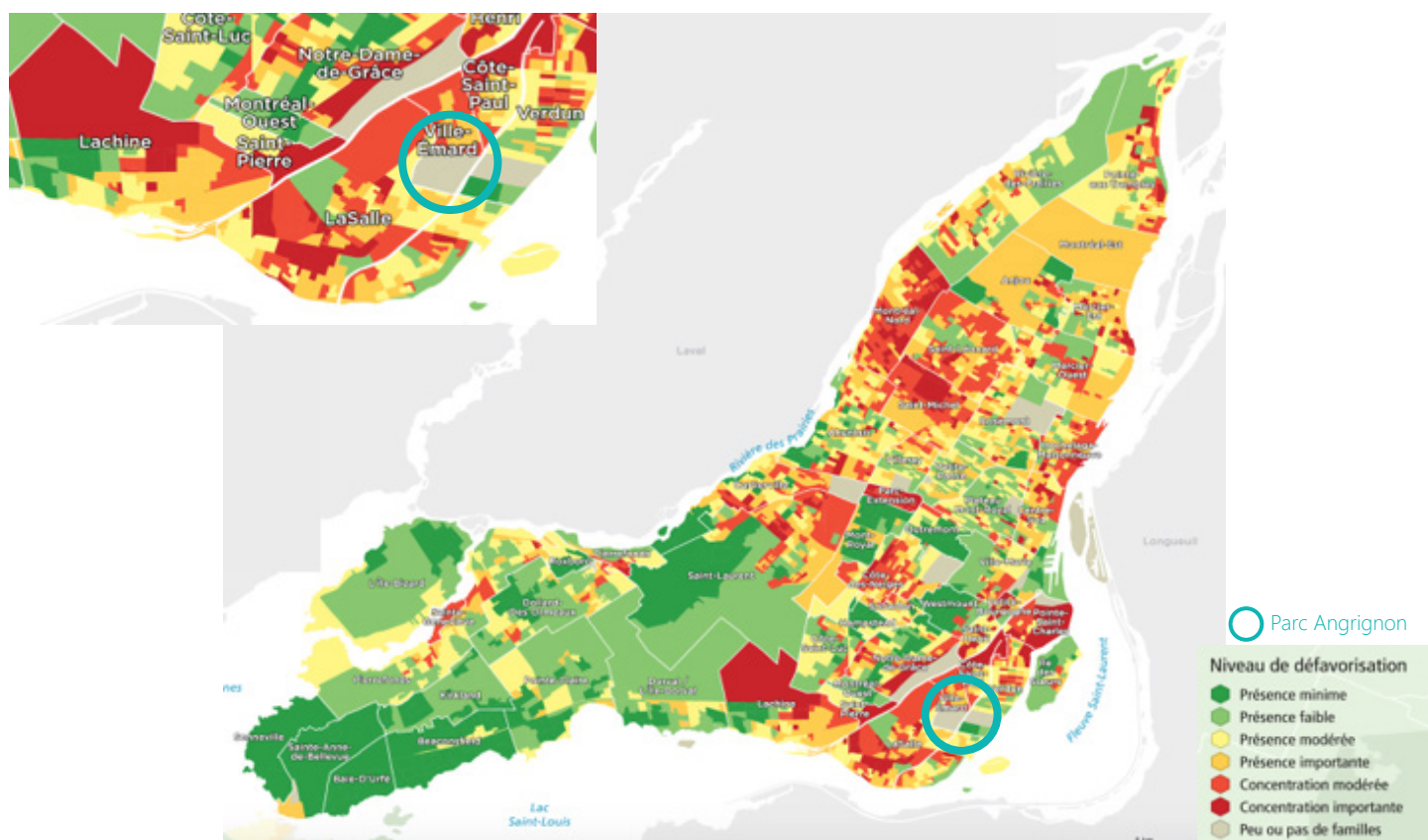


Figure 1 : Carte de la défavorisation des familles avec enfants de moins de 18 ans des arrondissements du Sud-Ouest, de LaSalle, de Verdun et de Lachine en 2016.

Source : CGTSIM (2018)

- *Accessibilité en transport actif et présence d'îlot de chaleur urbain (ICU)*

Adjacent aux secteurs industriels et commerciaux des arrondissements de Lasalle et du Sud-Ouest, le parc Angrignon est bordé par trois artères importantes : le boulevard Newman au nord, des Trinitaires à l'est et De La Vérendrye au Sud. Le boulevard des Trinitaires permet une connexion avec la 138 qui fait le lien vers les arrondissements limitrophes tels que CDN-NDG. Le boulevard de La Vérendrye, donnant sur le canal de l'Aqueduc, traverse les arrondissements du Sud-Ouest et de Lasalle et relie l'autoroute 15, 20 et 720 à la route 138 (fig 2). Avec leurs six voies, ces artères présentent une forte circulation de véhicules et d'autobus et créent une fracture physique entraînant des nuisances pour les déplacements actifs (Table de concertation Ville-Émard/Côte-St-Paul 2016). Néanmoins, le parc Angrignon est adéquatement desservi par le réseau de transport collectif, notamment la station de métro Angrignon qui se trouve sur le site.

Les données de 2016 sur les déplacements de la population du district montrent qu'un peu plus de 47 % des travailleurs utilisent une automobile — à titre de conducteur ou de passager — pour se rendre au travail, alors que ceux qui se déplacent en transport en commun comptent pour 42 % de l'ensemble. Seulement 10 % des travailleurs résidant dans le district utilisent les modes de transport actif (Ville de Montréal 2017c).

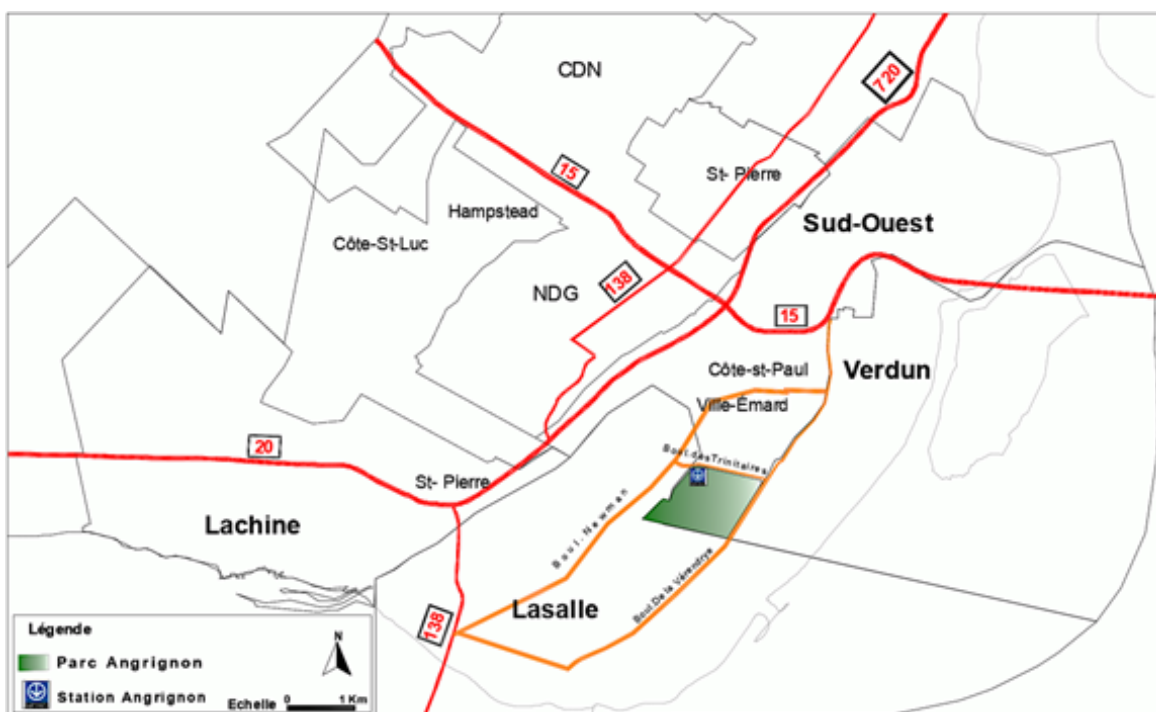


Figure 2 : Le flux de circulation autour du parc Angrignon

Source : auteurs du rapport

2. Parc de la Promenade Bellerive

Le parc de la Promenade-Bellerive est situé dans l'arrondissement de Mercier-Hochelaga-Maisonneuve (quartier Tétéraultville) sur les berges du fleuve Saint-Laurent, et s'étend sur 2,2 kilomètres. Le parc est également limitrophe à la ville de Montréal-Est, d'où les citoyens peuvent y accéder. Ancienne emprise portuaire de Montréal, le parc a pris forme dans les années 1960 afin de créer une promenade pour les piétons (Journal de Montréal, 2018). Il accueille plus de 90 000 visiteurs par année (Journal de Montréal 2018).

Profil du quartier Tétreaultville

- *Indices de défavorisation matérielle et sociale*

Le grand parc de la Promenade-Bellerive jouxte des zones résidentielles à forte défavorisation matérielle et sociale (fig 3). Selon les statistiques de 2016 (Ville de Montréal, 2017d), le quartier Tétreaultville regroupe près de 27 % de la population totale de l'arrondissement, soit 36 266 personnes. La majorité de la population immigrante est installée dans ce quartier (19 % contre 21 % de tout l'arrondissement). Seulement 23 % de la population de 15 ans et plus ont un diplôme universitaire (contre 27 % dans tout l'arrondissement). Ainsi, le revenu médian en 2015 de la population de 15 ans et plus s'élevait à 32 124 \$ et le taux de chômage à 9 %.

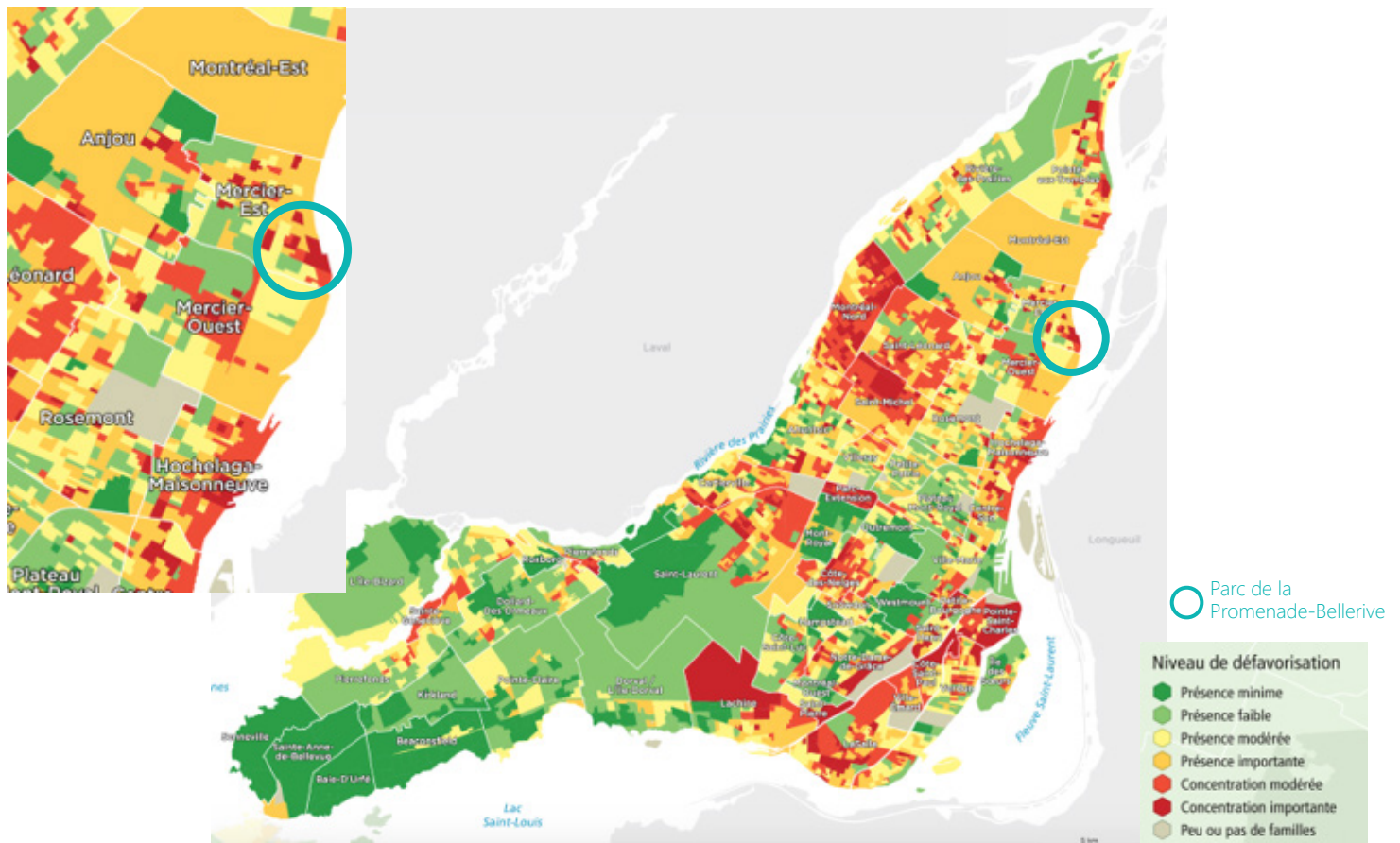


Figure 3 : Carte de la défavorisation des familles avec enfants de moins de 18 ans de l'arrondissement de Mercier-Hochelaga-Maisonnette en 2016.

Source : (CGTSÎM, 2018)

- *Accessibilité en transport actif et présence d'îlots de chaleur urbains (ICU)*

Le parc de la Promenade-Bellerive est situé à proximité de grands axes routiers et de secteurs industriels et manufacturiers (secteur Assomption Sud-Longue-Pointe, parc industriel d'Anjou, zone industrielle de Montréal-Est, etc.) qui créent une forte circulation de véhicules. En effet, le parc se trouve à l'est du pont-tunnel Louis-Hippolyte-La Fontaine, passage routier de la Transcanadienne entre Montréal et Longueuil, qui vient croiser la rue Sherbrooke un peu plus au nord. Une partie du parc est bordée par la rue Notre-Dame Est, se transformant en l'autoroute

Ville-Marie à l'ouest, passé le pont Jacques-Cartier. Tous les accès à ce parc doivent obligatoirement traverser la rue Notre-Dame est, où circule un fort débit de camionnage.

Le parc est desservi par le transport en commun à partir de la station Honoré-Beaugrand, située à peu près 3 km. Néanmoins, l'achalandage motorisé et les lacunes dans les aménagements pour la mobilité active rendent l'accès à ce parc difficile. Un peu plus de 59 % des travailleurs utilisent une automobile — à titre de conducteur ou de passager — pour se rendre au travail, alors que ceux qui se déplacent en transport en commun comptent pour 35 % de l'ensemble. Seulement 5 % des travailleurs résidant dans le quartier utilisent les modes de transport actifs (Ville de Montréal 2017d).



Figure 4 : Le flux de circulation autour du parc de la Promenade-Bellerive

Source : auteurs du rapport

3. Parc-nature de la Pointe-aux-Prairies

Localisé dans l'arrondissement de Rivière-des-Prairies–Pointe-aux-Trembles, à l'extrémité est de l'île de Montréal, le parc-nature de la Pointe-aux-Prairie est un grand espace vert d'une superficie de 261 hectares (Ville de Montréal 2021)

Profil des quartiers Rivière-des-Prairie et Pointe-aux-Trembles

- *Indices de défavorisation matérielle et sociale*

Comme le parc Angrignon et celui de la Promenade-Bellerive, le parc-nature de la Pointe-aux-Prairies est situé à proximité de zones résidentielles à forte défavorisation matérielle et sociale (fig 5). Selon les statistiques de 2016

(Ville de Montréal 2017b, 2017a), les deux quartiers dans lesquels se situe le parc (Pointe-aux-Trembles et Rivière-des-Prairies) regroupent entre 30 % et 31 % (32 046 et 32 760 personnes, respectivement) de la population totale de l'arrondissement. La majorité de la population immigrante est installée dans le quartier Rivière-des-Prairies (37 % contre 14 % dans Pointe-aux-Trembles). Le pourcentage de la population de 15 ans et plus qui a un diplôme universitaire varie entre 14 % et 16 % (inférieur à celui enregistré dans tout l'arrondissement, soit 17 %). Ainsi, le revenu médian en 2015 de la population de 15 ans et plus dans Rivière-des-Prairies et Pointe-aux-Trembles est, respectivement, de 29 054 \$ et 32 365 \$. Enfin, le taux de chômage varie entre 7,2 % (Pointe-aux-Trembles) et 8 % dans les deux quartiers (Rivière-des-Prairies), qui est supérieur à celui de l'arrondissement (7 %) (Ville de Montréal 2017b, 2017a).

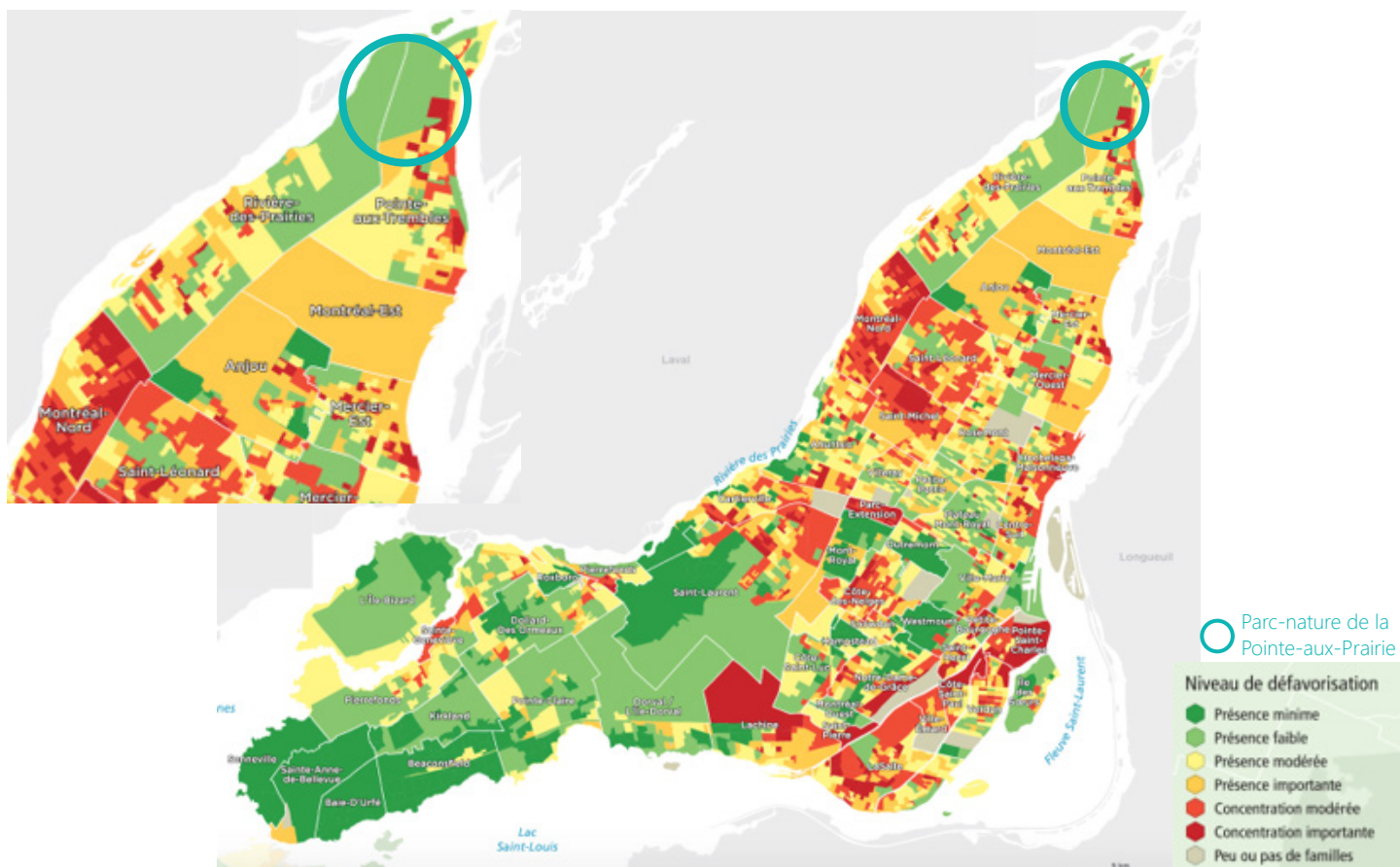


Figure 5 : Carte de la d de l'arrondissement Rivière-des-Prairies–Pointe-aux-Trembles en 2016.

Source : CGTSÎM (2018)

- *Accessibilité en transport actif et présence d'îlot de chaleur urbain (ICU)*

Le parc-nature de la Pointe-aux-Prairies est longé, voire fragmenté par des emprises de circulation routière et ferroviaire importantes. Ce sont l'autoroute métropolitaine (A40), le Golf de l'île de Montréal, les grandes infrastructures publiques et les industries à l'est du parc qui créent une fracture majeure et divisent le parc en quatre secteurs qui s'étendent du nord au sud englobant ainsi une partie de l'extrémité de l'Île-de-Montréal: les secteurs des Marais et de Rivière-des-Prairies au nord et les secteurs du Bois-de-l'Héritage et du Fleuve au sud (fig 6). La rue Sherbrooke, de quatre à six voies, vient également créer une coupure entre les deux secteurs du sud puisqu'elle est également la route 138, accueillant un flux important de véhicules. L'achalandage motorisé et des aménagements

déficients en termes de mobilité active dans ce secteur rendent probablement la visite de ce parc plus risquée, particulièrement pour les aînés et les personnes ayant des limitations fonctionnelles.

Enfin, dans ces deux quartiers, la majorité des travailleurs dans le district utilisent une automobile — à titre de conducteur ou de passager — pour se rendre au travail (69 % des travailleurs résidants à Pointe-aux-Trembles et 72 % pour ceux de Rivière-des-Prairies), alors que ceux qui se déplacent en transport en commun comptent pour 25 % de l'ensemble. Les travailleurs qui utilisent les modes de transport actif sont de l'ordre de 5 % à Pointe-aux-Trembles et de 3 % à Rivière-des-Prairies (Ville de Montréal 2017b, 2017a).

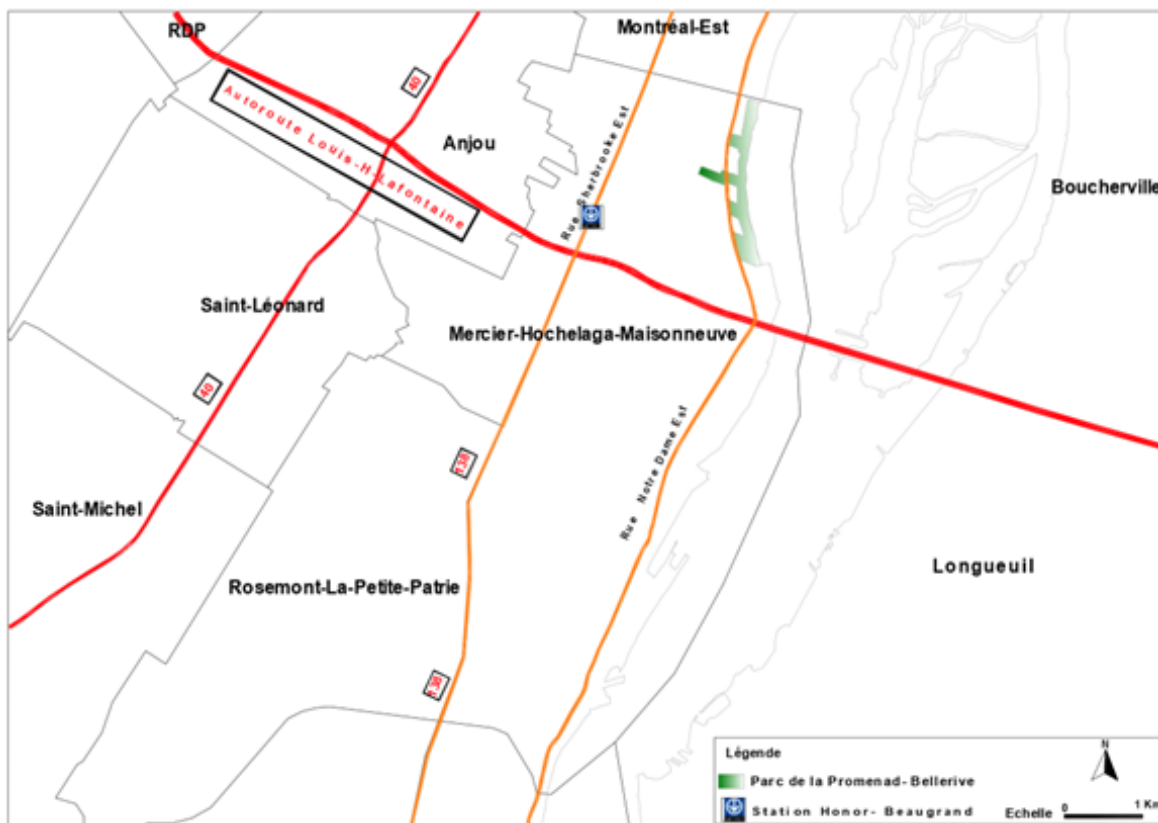


Figure 6 : Le flux de circulation autour du parc-nature de la Pointe-aux-Prairie et ses quatre secteurs.

Source : auteurs du rapport

RÉFÉRENCES BIBLIOGRAPHIQUES DE L'ANNEXE 2

- CGTSÎM** (Comité de gestion de la taxe scolaire de l'île de Montréal). 2018. Carte de la défavorisation des familles avec enfants de moins de 18 ans, en 2018. <https://www.cgtsim.qc.ca/fr/documents-site-web/463-carte-fr-2018/file>
- Journal de Montréal**. 2018. *Promenade Bellerive : de terrain portuaire à havre de nature*. <https://journalmetro.com/uncategorized/1773313/promenade-bellerive-de-terrain-portuaire-a-havre-de-nature/>
- Table de concertation Ville-Émard/Côte-St-Paul**. 2016. *Autour du Pôle d'accueil du Parc Angrignon*. http://concertationspe.qc.ca/wp-content/uploads/2017/02/Accès-autour-du-Pôle-Angrignon_recommandations-finales.pdf
- Ville de Montréal**. 2017a. *Profil de district électoral, Pointe-aux-trembles. Arrondissement de Rivière-des-Prairies–Pointe-aux-Trembles*. http://ville.montreal.qc.ca/pls/portal/docs/PAGE/MTL_STATS_FR/MEDIA/DOCUMENTS/38_POINTE-AUX-TREMBLES_V2.PDF
- Ville de Montréal** 2017 b. *Profil de district électoral, Rivière-des-Prairies. Arrondissement de Rivière-des-Prairies–Pointe-aux-Trembles. Arrondissement de Mercier–Hochelaga-Maisonneuve*
- Ville de Montréal**. 2017c. *Profil de district électoral, Saint-Paul–Émard–Saint-Henri-Ouest. Arrondissement du Sud-Ouest*. http://ville.montreal.qc.ca/pls/portal/docs/PAGE/MTL_STATS_FR/MEDIA/DOCUMENTS/49_SAINTPAUL-%C9MARD_V2.PDF
- Ville de Montréal**. 2017 d. *Profil de district électoral, Tétéreaultville. Arrondissement de Mercier–Hochelaga-Maisonneuve*. http://ville.montreal.qc.ca/pls/portal/docs/PAGE/MTL_STATS_FR/MEDIA/DOCUMENTS/22_T%C9TREAUULTVILLE_V2.PDF
- Ville de Montréal**. 2021. *Parc-nature de la Pointe-aux-Prairies*. <https://montreal.ca/lieux/parc-nature-de-la-pointe-aux-prairies>



Équipe de projet

Centre d'écologie urbaine de Montréal

Chargé de projet et développement : Julien Voyer

Direction régionale de santé publique

Agente de planification, de programmation et de recherche : Ève-Marie Richard

Laboratoire Piétons et espace urbain (LAPS), Centre Urbanisation Culture Société, Institut Nationale de la recherche scientifique

Doctorante en études urbaines : Wiem Bargaoui

Conseil régional de l'environnement de Montréal

Chargé de projet en environnement : Nilson Zepeda

Chargé des communications et marketing : Béatrice Viens-Côté

Voyagez Futé — Centre de gestion des déplacements

Chargée de projet : Annie Rochette



Table des matières

Avis au lecteur

L'information contenue dans le présent document ainsi que les analyses, les conclusions et les recommandations qui y sont présentées, s'il y a lieu, ne lient d'aucune façon la Direction régionale de santé publique et la Ville de Montréal. Ce document est mis à la disposition du lecteur intéressé à titre informatif seulement.

<i>Mise en contexte.....</i>	<i>3</i>
<i>La consultation.....</i>	<i>4</i>
<i>Les activités réalisées.....</i>	<i>5</i>
<i>Les résultats.....</i>	<i>7</i>
<i>Rétroaction sur le processus.....</i>	<i>13</i>
<i>Annexe 1.....</i>	<i>14</i>
<i>Annexe 2.....</i>	<i>16</i>



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.

Mise en contexte

Le projet Pour des parcs accessibles

Le projet vise à analyser l'accessibilité de trois grands parcs montréalais — le parc de la Promenade-Bellerive, le parc Angrignon et le parc-nature de la Pointe-aux-Prairies — par les modes de transport actif et collectif, puis à formuler des recommandations aux acteurs clés des domaines des transports et de l'aménagement urbain.

Objectifs du projet

Le but du projet est d'obtenir des améliorations à la desserte en transport en commun, au réseau cyclable et aux aménagements piétonniers afin d'améliorer l'accessibilité des grands parcs montréalais. Les objectifs sont :

- Établir un portrait de l'accessibilité de trois grands parcs montréalais par les transports actifs et collectifs ;
- Formuler des recommandations aux décideurs municipaux et des sociétés de transport pour améliorer l'accessibilité des grands parcs par les modes actifs et collectifs ;
- Présenter aux acteurs clés les recommandations formulées à la suite de l'analyse et en discuter avec eux ;
- Intégrer les citoyens à la réflexion via un atelier incluant la validation et la bonification des constats et la prise en compte de l'expérience des usagers ;
- Présenter les résultats de l'analyse et les recommandations aux autorités municipales, ainsi qu'aux acteurs en transport.

Grandes étapes du projet

Février 2020 : Début du projet *Pour des parcs accessibles* porté par Voyagez Futé, en partenariat avec la Direction régionale de santé publique de Montréal, le Conseil régional de l'environnement de Montréal, la Société

Logique et le Centre d'écologie urbaine de Montréal dans le cadre du plan d'action 2020-2022 de Montréal — Métropole en santé.

Printemps 2020 : Revue de littérature pour identifier des critères objectifs de sélection des parcs, dans une perspective de réduction des inégalités sociales de santé.

Septembre 2020 : Sélection des trois parcs avec la collaboration du comité consultatif

Automne 2020 et hiver 2021 : Réalisation des audits Ppassage et analyse spatiale de l'accessibilité des trois parcs

Mai 2021 : Présentation au comité consultatif des premières analyses et recommandations pour les trois parcs

- Parc de la Promenade-Bellerive
- Parc Angrignon
- Parc-nature de la Pointe-aux-Prairies

6 Juin 2021 : Tenue de la consultation avec la Bécane à idées au parc de la Promenade-Bellerive

Méthodologie

Afin d'établir un portrait de l'accessibilité des grands parcs montréalais par les transports actifs et collectifs, trois étapes méthodologiques ont été appliquées :

- Démarche de sélection des trois parcs fondés sur l'établissement de critères objectifs ;
- Analyse spatiale permettant d'évaluer l'accessibilité aux parcs par les transports actif et collectif ;
- Audit Ppassage de quelques intersections et tronçons de rue sélectionnés afin d'évaluer le potentiel piétonnier des pourtours des trois parcs

La consultation

Le mandat

En mai 2021, une première version du rapport préliminaire sur l'accessibilité de trois grands parcs — le parc de la Promenade-Bellerive, le parc Angrignon et le parc-nature de la Pointe-aux-Prairies —, contenant une série de résultats et recommandations, a été présentée au comité consultatif du projet par Voyagez Futé et les cinq partenaires réalisation du projet. Par la suite, en vue de la publication du rapport final, une sélection de résultats et de recommandations a été faite, afin que le Centre d'écologie urbaine de Montréal les valide auprès des usagers du parc de la Promenade-Bellerive¹ lors d'un kiosque de consultation. Le résultat de la consultation servira, non seulement à obtenir l'avis des usagers sur ces portions préliminaires du rapport, mais également à obtenir leurs réflexions et suggestions.

Objectifs de l'activité

- Faire connaître la démarche, les résultats et les recommandations du rapport préliminaire du projet *Pour des parcs accessibles*
- Valider les résultats et les recommandations auprès des usagers du parc de la Promenade-Bellerive
- Connaître les suggestions des usagers et usagères pour bonifier l'accessibilité

Formule du kiosque de consultation

Lors du kiosque, les animateurs et animatrices accueillent les gens à la Bécane. Lors des moments de moins grande affluence, les animateurs et animatrices vont à leur rencontre.

¹ Étant donné les ressources disponibles, il avait été convenu dès le développement du projet qu'un seul des trois parcs allait faire l'objet d'un atelier citoyen. Le parc de la Promenade-Bellerive a été retenu pour cet exercice étant donné sa fréquentation par de nombreux usagers s'y rendant par les transports

1. Aborder et introduire les gens au contexte de l'étude :
 - Expliquer que l'avis de toute personne fréquentant le parc est utile pour la consultation
 - Présenter certaines des principales conclusions à l'aide du visuel.
2. Présenter et compléter le sondage :
 - Expliquer aux participants que les animateurs et animatrices remplissent le questionnaire et le sondage sociodémographique pour eux à l'aide de la tablette
 - Inviter les participantes et participants à donner des commentaires sur les enjeux de l'accessibilité, ainsi que des solutions dans les sections du sondage approprié, ou sur les notes autocollantes.
3. Proposer aux citoyens d'écrire leurs idées (facultatif) :
 - Sur un tableau-phylactère et se faire prendre en photo par la suite
 - Sur une note autocollante

Déroulement de l'activité

Dans le cadre du mandat, 5 h d'atelier sur le terrain ont été réalisées. Ces heures ont été effectuées le dimanche 6 juin 2021 de 9 h à 14 h. Dans un premier temps, les sondages ont été remplis à l'ouest du parc de la Promenade-Bellerive (près du chalet). Ensuite, à 12 h 30, l'atelier a été déplacé plus à l'est du parc pour s'assurer de diversifier le profil des usagers sondés (au niveau de la rue Taillon). Lors de leur réponse au sondage, les usagers étaient invités à réfléchir à leurs propres suggestions d'enjeux à cibler ou recommandations et à les afficher à l'aide d'une note autocollante.

actifs et collectif, une présence importante d'ainés, de jeunes familles et de personnes à mobilité réduite dans les quartiers environnants, la présence d'organismes facilitant la mobilisation pour l'activité et l'arrimage possible avec d'autres démarches en cours qui faciliterait le passage à l'action.

Les actions réalisées

Actions	Objectifs	Résultats
Mobilisation auprès des organismes pertinents Création d'une revue des organisations impliquées dans l'aménagement et l'usage du parc de la Promenade-Bellerive, ainsi que d'un courriel et message pour les réseaux sociaux annonçant la tenue de l'atelier. 6 Mai 2021	- Planifier les communications - Informer et mobiliser des usager-ères actuel-les, rejoins par le biais des organisations déjà actives sur le parc, des groupes de la communauté et/ou des riverains	11 organisations recensées - Diffusion d'un billet sur les réseaux sociaux par plus de 5 de ces organisations et par les partenaires du projet
Rencontre de préparation de l'atelier Création des outils de consultation. Rencontres avec la chargée de projet et les professionnels partenaires afin de valider les outils. 26 Mai 2021	- Préciser les objectifs des activités - Créer et valider la formule et les outils de l'atelier - Préciser le partage des rôles	Bonification et validation des outils
Kiosque de la Bécane à idées Tenue de l'atelier impliquant la présentation de la démarche, la complétion des sondages par les citoyens, la rédaction de suggestions sur des notes autocollantes et la prise de photos des citoyens avec leurs idées. 6 juin 2021	- Faire connaître la démarche, les résultats et recommandations du rapport préliminaire du projet Pour des parcs accessibles - Valider les résultats et recommandations auprès des usagers du parc de la Promenade-Bellerive - Connaître les suggestions des usagers et usagères	36 sondages remplis 21 photos de prises 24 commentaires sur notes autocollantes



Image 1-2 : Aperçu du kiosque de la Bécane à idée.

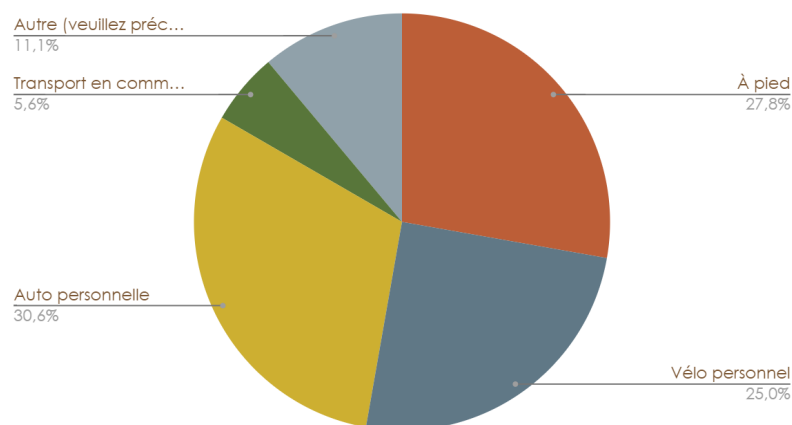
Résultats

Profil des usagers

Un total de 36 usagers du parc de la Promenade-Bellerive ont été sondés lors de l'atelier. Voici un résumé de leur profil :

- **Plus de la moitié sont des usagers-ères des transports actifs** (28 % sont venu-es à pied et 25 % à vélo). Toutefois, près du tiers sont venu-es en auto. Les autres ont utilisé les transports en commun (6 %) ou un autre (11 %) moyen de transport tels qu'un scooter électrique (Fig. # 1).

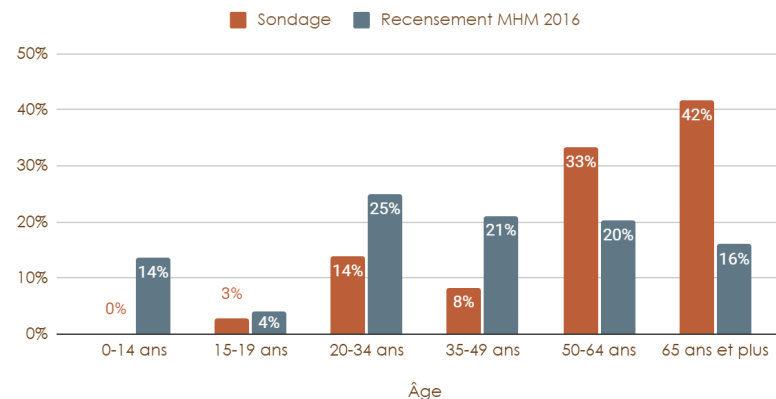
Fig. # 1 - Moyen de transport utilisé pour venir au parc



- Les **3/4 des répondant-es ont 50 ans ou plus**, ce qui est plus élevé que leur représentation dans la population de l'arrondissement (36 %). Le sondage reflète donc plutôt

l'opinion d'une population plus âgée. Les moins de 14 ans sont absent-es des répondant-es (Fig. # 2).

Fig. # 2 - Âge des répondants en comparaisons de la population de l'arrondissement



- **Plus des 3/4 des répondant-es habitent l'arrondissement de Mercier-Hochelaga-Maisonneuve (MHM)** (78 %). Au moins un répondant venait de ces arrondissements : Anjou, Le Plateau Mont-Royal, Montréal-Nord, Rivière-des-Prairies-Pointes-aux-Trembles, Ville-Marie, Villeray-Saint-Michel-Parc-Extension et une ville à l'extérieur de l'île de Montréal.
- **Plus de la moitié des sondé-es résidant dans MHM habitaient Mercier-Est (71 %)**. Hochelaga-Maisonneuve suit (18 %), puis Mercier-Ouest (11 %).
- **Près de la moitié des usagers-ères sondé-es viennent une fois par jour au parc** (44 %). Ensuite, près du tiers (31 %) y vient une à deux fois par semaine ; six y viennent une à deux fois par mois (17 %) ; une personne y vient

une à deux fois par année (3 %) et pour deux personnes c'était la première fois (6 %).

- **Les usagers-ères sondé-es sont en majorité des hommes** (56 % des répondants) ;
- **Les personnes s'identifiant à un groupe minoritaire sont peu représentées** : 3 personnes immigrantes (9 %), 3 personnes en situation de handicap (9 %), une personne LGBTQ2S+ (3 %) et une personne s'identifiant comme minorité visible (3 %). Étant donné que ce sondage porte sur l'accessibilité, il aurait pu être pertinent de mettre les personnes en situation de handicap dans une question séparée, et de préciser différentes situations de handicap. Certaines personnes avec des problèmes de vision et de mobilité ne se sont pas identifiées comme étant en situation de handicap.

Faits saillants

- La population sondée a majoritairement plus de 50 ans, utilise les transports actifs et habite à MHM.
- La majorité des personnes sondées sont également des usagers réguliers du parc.

Les enjeux soulevés

La première portion d'évaluation du sondage portait sur des constatations à valider en matière d'accessibilité. Comme ces enjeux d'accessibilité ne touchent pas de manière égale les citoyens, des taux d'approbation bas ne signifient pas nécessairement que la constatation n'est pas valide, mais plutôt qu'elle ne touche pas la personne en fonction de son mode de transport, des chemins qu'ils ou elles utilisent ainsi que de ses capacités et de son propre rapport subjectif à la sécurité routière. Le tableau 1 présente un résumé des avis recoltés :

Tableau 1 : Éléments à valider — Les éléments listés ont été ciblés comme un enjeu pour le parc de la Promenade-Bellerive.

	Tout à fait d'accord	Plutôt en accord	Plutôt en désaccord	Tout à fait en désaccord	Je ne sais pas
Faible couverture en voies cyclables dans un rayon de 30 min à vélo (p. ex. peu de pistes cyclables dans le secteur)	14 %	11 %	44 %	6 %	25 %
Déplacements à pied difficiles dans un rayon de 15 min (p. ex. manque de traverses piétonnes ou de trottoirs, etc.)	11 %	20 %	54 %	3 %	11 %
Bonne accessibilité en métro et en autobus (moins de 45 minutes depuis les stations de métro Jean-Talon, Lionel-Groulx et Longueuil)	17 %	25 %	14 %	0 %	44 %
Éclairage insuffisant des tronçons et aux coins de rue	11 %	6 %	22 %	3 %	58 %
Les trois intersections sont très mal pourvues en mesure d'apaisement de la circulation (saillie de trottoir, dos d'âne, support à vélo, etc.)	17 %	22 %	39 %	0 %	22 %
Les temps de traverse sont insuffisants aux intersections avec feux	31 %	19 %	28 %	0 %	22 %

Légende : Le **vert** souligne les cases avec le plus haut taux d'accord, et celles en **jaunes**, celles pertinentes, pour comprendre le plus bas taux d'accord.

- Les constats avec le plus haut taux d'appui sont les suivants :
 - **« Les temps de traverse sont insuffisants aux intersections avec feux »** — 50 % de sondé-es sont « Tout à fait d'accord » ou « Plutôt en accord » ;
 - **« Bonne accessibilité en métro et en autobus** (moins de 45 minutes depuis les stations de métro Jean-Talon, Lionel-Groulx et Longueuil) » — 42 % de sondé-es sont « Tout à fait d'accord » ou « Plutôt en accord », alors que 44 % ne savent pas, possiblement parce qu'ils n'utilisent pas ces moyens de transport ;
 - **« Les trois intersections sont très mal pourvues en mesure d'apaisement de la circulation** (saillie de trottoir, dos d'âne, support à vélo, etc.) » — 39 % de sondé-es sont « Tout à fait d'accord » ou « Plutôt en accord », égalant le taux de désapprobation ;
- Les constats avec le plus bas taux d'appuis sont les suivants ;
 - **« Déplacements à pied difficiles dans un rayon de 15 min** (p. ex. manque de traverses piétonnes ou de trottoirs, etc.) » — 31 % de sondé-es sont « Tout à fait d'accord » ou « Plutôt en accord ». À noter que cet appui grimpe à 38 % lorsque les réponses des usagers des transports actifs et collectifs sont prises en compte ;
 - **« Faible couverture en voies cyclables dans un rayon de 30 min à vélo** (p. ex. peu de pistes cyclables dans le secteur) » — 25 % de sondé-es sont « Tout à fait d'accord » ou « Plutôt en accord ».
- Finalement, il pourrait sembler que la question de l'**« Éclairage insuffisant des tronçons et aux coins de rue »** ait le plus bas taux d'appui avec seulement 17 % de sondés tout à fait d'accord ou plutôt en accord. Toutefois, 58 % des sondés disaient ne pas savoir, souvent parce qu'ils ne fréquentent pas le parc la nuit tombée. Cela réduit donc l'appui possible à ce constat.

Les solutions proposées

La deuxième portion d'évaluation du sondage portait sur les solutions proposées directement en lien avec ces enjeux. Le niveau d'accord avec les solutions est beaucoup plus élevé qu'avec les enjeux : les sondés semblent plus facilement donner leur appui à une bonification qu'à soulever un problème existant. Le tableau 2 présente un résumé des avis récoltés.

- Les solutions avec le plus haut taux d'appui sont les suivantes, dans l'ordre :
 - **« Ajouter des passages pour piétons tout au long du parc afin de traverser sécuritairement Notre-Dame Est »** — 69 % de sondé-es sont « Tout à fait d'accord » ou « Plutôt en accord » ;
 - **« Allonger le temps de traverse aux intersections »** — 64 % de sondé-es sont « Tout à fait d'accord » ou « Plutôt en accord » ;
 - **« Effectuer un resurfaçage ou un ré asphaltage des traverses et trottoirs qui sont fissurés »** - 61 % de sondé-es sont « Tout à fait d'accord » ou « Plutôt en accord » ;
 - **« Ajouter de la signalisation aux entrées est et ouest pour diriger les cyclistes »** — 60 % de sondé-es sont « Tout à fait d'accord » ou « Plutôt en accord » ;
 - **« Ajout des horaires d'autobus à tous les arrêts, des supports à vélos et des mobiliers urbains sur les tronçons** (bancs, poubelles, etc.) » - 57 % de sondé-es sont « Tout à fait d'accord » ou « Plutôt en accord » ;
 - **« S'assurer que le nombre, la localisation et l'état des supports à vélos sont adéquats pour les cyclistes »** - 56 % de sondé-es sont « Tout à fait d'accord » ou « Plutôt en accord » ;
 - **« Créer un lien cyclable entre le parc de la Promenade-Bellerive, l'arrondissement d'Anjou et l'arrondissement de Rivière-des-Prairies-Pointe-aux-**

Trembles — 54 % de sondé-es sont «Tout à fait d'accord» ou «Plutôt en accord»;

- Les solutions avec un appui plus mitigés ne sont pas nécessairement moins populaires : le taux de réponse « Je ne sais pas » est plus haut, souvent parce que les solutions touchaient des usagers particuliers, tels que les usagers de BIXI, des transports en commun ou parce que l'enjeu était moins compris :
 - **« Limiter le nombre et la largeur des entrées charretières** (entrée des garages, stationnement, stations-service, etc.) » — 36 % de sondé-es sont «Tout à fait d'accord» ou «Plutôt en accord» et 42 % de « Je ne sais pas »;
 - **« Ajouter une station BIXI à l'est du parc pour assurer une couverture de l'ensemble du parc en vélos libre-service »** — 42 % de sondée-es sont «Tout à fait d'accord» ou «Plutôt en accord» et 56 % de « Je ne sais pas »;
 - **« Augmenter la fréquence de passage des lignes d'autobus 22 et 185 »** - 47 % de sondée-es sont «Tout à fait d'accord» ou «Plutôt en accord» et 47 % de « Je ne sais pas »;

Faits saillants :

- La solution avec le **plus haut taux d'appui** est d'« Ajouter des passages pour piétons tout au long du parc afin de traverser sécuritairement Notre-Dame Est »
- La solution avec le **moins haut taux d'approbation** est de « Limiter le nombre et la largeur des entrées charretières (entrée des garages, stationnement, stations-service, etc.) ». Toutefois, étant donné le haut taux de « Je ne sais pas », il est probable que cet enjeu n'était pas bien compris par les usagers.

Tableau 2 : Éléments à valider — Les éléments listés ont été ciblés comme des solutions souhaitables pour le secteur.

	Tout à fait d'accord	Plutôt d'accord	Plutôt en désaccord	Tout à fait en désaccord	Je ne sais pas
Créer un lien cyclable entre le parc de la Promenade-Bellerive, l'arrondissement d'Anjou et l'arrondissement de Rivière-des-Prairies-Pointe-aux-Trembles	37 %	17 %	9 %	6 %	31 %
Ajouter des passages pour piétons tout au long du parc afin de traverser sécuritairement Notre-Dame Est	40 %	29 %	23 %	0 %	9 %
Allonger le temps de traverse aux intersections	48 %	15 %	15 %	0 %	21 %
Ajouter de la signalisation aux entrées est et ouest pour diriger les cyclistes	34 %	26 %	6 %	6 %	29 %
Ajouter une station BIXI à l'est du parc pour assurer une couverture de l'ensemble du parc en vélos libre-service	28 %	14 %	3 %	0 %	56 %
S'assurer que le nombre, la localisation et l'état des supports à vélos sont adéquats pour les cyclistes	44 %	11 %	6 %	0 %	39 %
Ajout des horaires d'autobus à tous les arrêts, des supports à vélos et des mobiliers urbains sur les tronçons (bancs, poubelles, etc.)	46 %	11 %	6 %	0 %	37 %
Augmenter la fréquence de passage des lignes d'autobus 22 et 185	36 %	11 %	6 %	0 %	47 %
Limiter le nombre et la largeur des entrées charretières (entrée des garages, stationnement, stations-service, etc.)	19 %	17 %	19 %	3 %	42 %
Effectuer un resurfacement ou un réasphaltage des traverses et trottoirs qui sont fissurés	53 %	8 %	17 %	0 %	22 %

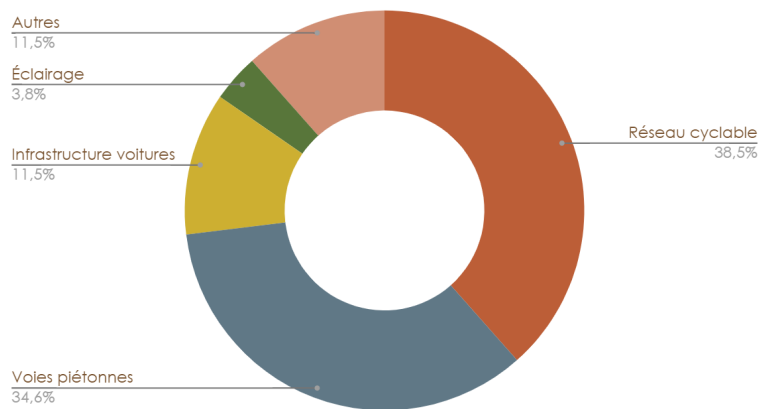
Légende : Le **vert** souligne les cases avec le plus haut taux d'accord, et celles en **jaunes**, celles pertinentes, pour comprendre le plus bas taux d'accord.

Commentaires

Un total de 57 commentaires ont été émis : 12 sur des notes autocollantes et 45 par le biais des questions ouvertes du sondage. De ce nombre 28 portaient sur des enjeux, et 42 mettaient de l'avant des solutions. Certains commentaires comportaient des enjeux et des solutions; ils apparaissent donc dans les deux catégories. Une analyse thématique des commentaires montre que :

- Les enjeux soulevés touchent surtout les voies piétonnes et le réseau cyclable (près de 75 % des commentaires) (Fig #3).

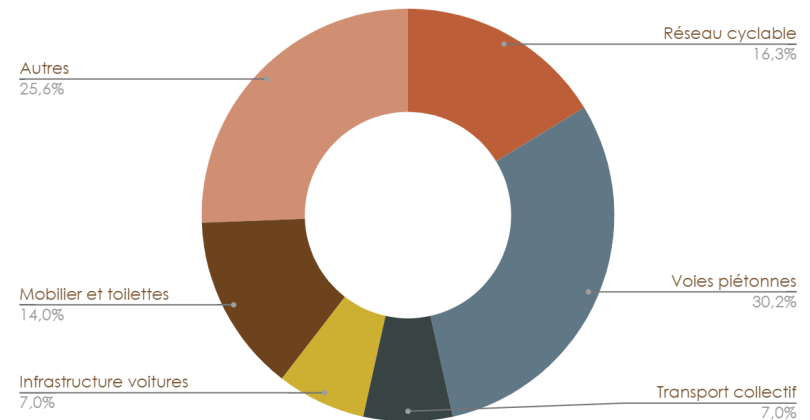
Fig. #3 - Enjeux soulevés



- Les solutions proposées sont plus diversifiées, avec seulement 45 % touchant le réseau cyclable et les voies piétonnes. Notamment, plusieurs propositions portaient sur l'ajout de mobilier ou l'accès aux toilettes (14,3 %), qui sont aussi des enjeux importants d'accessibilités (Fig #4).

Les commentaires dans «Autres» du questionnaire (voir annexe 2) (11 % des enjeux et 26 % des solutions) ne portent pas toujours sur des enjeux d'accessibilité, mais plutôt sur l'ensemble des désirs citoyens allant du verdissement à l'animation. Il importe toutefois de souligner que l'accessibilité

Fig. #4 - Solutions proposées



d'un lieu peut être indirectement liée à certains des enjeux nommés, par exemple, le verdissement peut permettre de créer moins d'îlots de chaleur et rendre les réseaux de transports plus sécuritaires.

Les enjeux soulignés le plus souvent sont les suivants :

- Conflit d'usage et manque de signalisation** : les cyclistes utilisent des zones piétonnes et vice-versa : un conflit d'usage qui affecte le sentiment de sécurité ;
- Traverses piétonnes** : Non sécuritaires et temps de traverse non suffisant.

Les solutions soulignées le plus souvent sont les suivantes :

- Réseau cyclable** : Ajout de supports à vélo et pistes cyclables ;
- Réseau piétonnier** : Amélioration des sentiers piétonniers et allongement du temps de traverse, ainsi que l'ajout d'un bouton-poussoir aux intersections ;
- Mobilier et accès à des toilettes** : Ajout de toilettes et fontaines à l'est, et ajout de bancs pour s'asseoir. ;

Voir l'annexe 2 pour l'ensemble des commentaires répartis par thèmes.

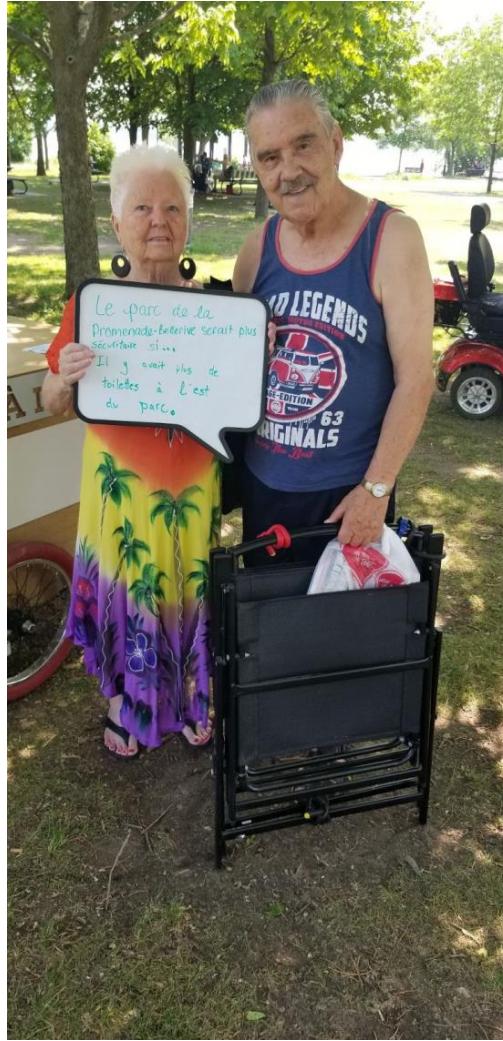


Image 3-4-5 : Aperçu des répondants et leurs commentaires

Évaluation de l'activité

Les points forts

- Le positionnement de la Bécane à deux endroits durant la journée a permis de rejoindre des usagers de différentes sections du parc, à l'est et à l'ouest du parc ;
- L'échantillon a été de plus de 30 personnes, en phase avec l'objectif du projet ;
- Une diversité de gens a été abordée, notamment au regard de leur moyen de transport et groupes d'âge ;
- La prise de commentaires par notes autocollantes et de photos avec le tableau phylactère ont permis une plus grande liberté pour commenter et donner un visage humain aux avis.

Les défis et limites

- L'échantillon ne représente probablement pas la diversité de la population montréalaise, ou les usagers du parc. Beaucoup de personnes ont plus de 60 ans, possiblement à cause du moment de la consultation (entre 9 h et 14 h un samedi) ;
- Plusieurs usagers utilisaient des modes de transport qui n'étaient pas directement pris en compte par les questions du sondage, et qui se sont exprimés dans les commentaires, notamment les usagers de triporteurs et de vélos électriques.

- Dans la série des questions sociodémographique, une question sur l'état physique du participant « situation de handicap » a été mentionnée comme l'un des choix auxquels les participants s'identifient (voir annexe 1). Il aurait pu être plus intéressant que cette question soit posée séparément avec différentes déclinaisons, puisque ce sondage porte notamment sur l'accessibilité universelle.

Les recommandations

- Le sondage en ligne pourrait être envoyé aux organismes communautaires ciblés œuvrant près du parc de la Promenade-Bellerive, afin d'obtenir un plus grand échantillon et une plus grande diversité d'usagers ;
- Un sondage légèrement adapté pourrait également être envoyé aux organismes communautaires ciblés pour les autres parcs visés par l'étude, à peu de frais, s'il n'est pas possible de mener un kiosque.

« Il faudrait peindre les traverses piétonnières, et également ajouter des boutons-poussoirs aux intersections. »

Un-e répondant-e



Annexe 1 — Questionnaire utilisé pour l'atelier

1. Par quel moyen de transport êtes-vous venu.e au parc aujourd'hui ?

- À pied
- Vélo personnel
- Vélo d'un service de partage (p. ex. BIXI)
- Auto personnelle
- Transport en commun (Bus, métro)
- Taxi
- Service d'autopartage
- Autre (veuillez préciser)

2. Dans quel arrondissement ou ville habitez-vous ?

- Ahuntsic-Cartierville
- Anjou
- Côte-des-Neiges-Notre-Dame-de-Grâce
- Lachine
- LaSalle
- Le Plateau-Mont-Royal
- Le Sud-Ouest
- L'Île-Bizard-Sainte-Genève
- Mercier-Hochelaga-Maisonneuve
- Montréal-Nord
- Outremont
- Pierrefonds-Roxboro
- Rivière-des-Prairies-Pointe-aux-Trembles
- Rosemont-La Petite-Patrie
- Saint-Laurent
- Saint-Léonard
- Verdun
- Ville-Marie
- Villeray-Saint-Michel-Parc-Extension
- Westmount
- Senneville
- Sainte-Anne-de-Bellevue
- Pointe-Claire
- Montréal-Ouest
- Montréal-Est
- Mont-Royal
- L'Île-Dorval

- Kirkland
- Baie-D'Urfé
- Beaconsfield
- Côte-Saint-Luc
- Dollard-des-Ormeaux
- Dorval
- Hampstead
- Ville à l'extérieur de l'île de Montréal

3. Si vous habitez un quartier de Mercier-Hochelaga-Maisonneuve, veuillez préciser lequel.

- Hochelaga-Maisonneuve
- Mercier-Ouest
- Mercier-Est

4. Je fréquente le parc de la Promenade-Bellerive, en moyenne :

- Une fois par jour
- Une ou deux fois par semaine
- Une ou deux fois par mois
- Une ou deux fois par année
- C'est la première fois

5. Genre :

- Une femme
- Un homme
- Je m'identifie autrement

6. Je suis du groupe d'âge suivant :

- 0-14 ans
- 15-19 ans
- 20-34 ans
- 35-49 ans
- 50-64 ans
- 65 ans et plus

7. Je m'identifie à :

- Minorité visible
- Autochtone

- Population immigrante (née à l'extérieur du pays)
- LGBTQ2S+
- Personne en situation de handicap
- Aucun des éléments ci-dessus

8. Éléments à valider —Les éléments listés ont été ciblés comme un enjeu pour le parc de la Promenade-Bellerive. Veuillez indiquer dans quelle mesure vous êtes en accord avec ces affirmations (Tout à fait d'accord —Plutôt en accord —Plutôt en désaccord —Tout à fait en désaccord —Je ne sais pas). Pour certains éléments, vous pouvez vous référer à la carte des éléments ciblés.

- Faible couverture en voies cyclables dans un rayon de 30 min à vélo (p. ex. peu de pistes cyclables dans le secteur)
- Déplacements à pied difficiles dans un rayon de 15 min (p. ex. manque de traverses piétonnes ou de trottoirs, etc.)
- Bonne accessibilité en métro et en autobus (moins de 45 minutes depuis les stations de métro Jean-Talon, Lionel-Groulx et Longueuil)
- Éclairage insuffisant des tronçons et aux coins de rue
- Les trois intersections sont très mal pourvues en mesure d'apaisement de la circulation (saillie de trottoir, dos d'âne, support à vélo, etc.)
- Les temps de traverse sont insuffisants aux intersections avec feux

Commentaires — Voyez-vous d'autres enjeux en matière d'accessibilité pour le parc de la Promenade-Bellerive ?

9. Éléments à valider —Les éléments listés ont été ciblés comme des solutions souhaitables aux enjeux ciblés dans la dernière question. Veuillez indiquer dans quelle mesure vous êtes en accord avec ces propositions. (Tout à fait d'accord —Plutôt en accord —Plutôt en désaccord —Tout à fait en désaccord —Je ne sais pas)

- Créer un lien cyclable entre le parc de la Promenade-Bellerive, l'arrondissement d'Anjou et l'arrondissement de Rivière-des-Prairies-Pointe-aux-Trembles

- Ajouter des passages pour piétons tout au long du parc afin de traverser sécuritairement Notre-Dame Est
- Allonger le temps de traverse aux intersections

10. Éléments à valider —Les éléments listés ont été ciblés comme des solutions souhaitables aux enjeux ciblés dans la dernière question. Veuillez indiquer dans quelle mesure vous êtes en accord avec ces propositions. (Tout à fait d'accord —Plutôt en accord —Plutôt en désaccord —Tout à fait en désaccord —Je ne sais pas)

- Ajouter de la signalisation aux entrées est et ouest pour diriger les cyclistes
- Ajouter une station BIXI à l'est du parc pour assurer une couverture de l'ensemble du parc en vélos libre-service
- S'assurer que le nombre, la localisation et l'état des supports à vélos sont adéquats pour les cyclistes
- Ajout des horaires d'autobus à tous les arrêts, des supports à vélos et des mobiliers urbains sur les tronçons (bancs, poubelles, etc.)
- Augmenter la fréquence de passage des lignes d'autobus 22 et 185
- Limiter le nombre et la largeur des entrées charretières (entrée des garages, stationnement, stations-service, etc.)
- Effectuer un resurfaçage ou un ré asphaltage des traverses et trottoirs qui sont fissurés
- Commentaires — Voyez-vous d'autres solutions en matière d'accessibilité pour le parc de la Promenade-Bellerive ?

11. Avez-vous des suggestions ou commentaires sur ce sondage ou l'accessibilité du parc de la Promenade-Bellerive ?

Annexe 2 — Analyse thématique des commentaires

Thèmes	Enjeux	Solutions
Réseau cyclable	- Aucune traverse sécuritaire - Il y a un manque de signalisation pour les cyclistes qui sont sur Notre-Dame et qui se dirigent vers le parc - Vélo assisté, difficulté, car pas clair s'ils doivent aller sur la route ou sur les pistes cyclables - Beaucoup de piétons sur la piste cyclable et vélos sur le sentier sur le bord de l'eau - Vélo roule vite - Les véhicules électriques vont trop vite, p. ex. trottinette - Problème de partage du sentier cyclable avec les piétons qui devient dangereux pour ces usagers ; - Vélos se promènent sur le bord de l'eau et piétons sur la piste cyclable - Les vélos sur Notre-Dame en général. - Il y a un problème de partage de la route. Les piétons sont sur la piste cyclable, et les cyclistes sont sur la piste qui longe le fleuve, qui est censée être réservée aux piétons.	- Ajouter des bornes de réparation à vélo - Ajouter de la signalisation pour diminuer la vitesse des vélos sur le bord de l'eau - Stationnement de vélo sur le bord de l'eau serait apprécié - Sécuriser le passage des piétons et cyclistes au coin/Notre-Dame - J'aimerais aussi qu'il y ait davantage de supports à vélo sur les autobus de la STM. - Ajouter des pistes cyclables jusqu'à Saint-Léonard - Pistes cyclables
Réseau piétonnier	- Vélos roulent dans les sentiers pour piétons sur le bord de l'eau, risque de collision avec piétons - Manque de passage pour piétons aux intersections à côté du parc - Traverse et trottoirs en mauvais état - Vélos se promènent sur le bord de l'eau et piétons sur la piste cyclable - Signalisation déficiente, à Viau pour traverser notre dame - Aucune traverse piétonnière n'est sécuritaire - Il y a un problème de partage de la route. Les piétons sont sur la piste cyclable, et les cyclistes sont sur la piste qui longe le fleuve, qui est censée être réservée aux piétons. - Temps de traverse est insuffisant aux intersections - À l'intersection Hochelaga/Mousseau, le panneau de la traverse piétonnière est trop haut et les automobilistes ne le voient pas. Il faudrait l'abaisser et ajouter un clignotant	40 secondes temps de traverse - Il serait mieux de réparer la piste pour les marcheurs dans le parc - Il faudrait ajouter de la signalisation pour diminuer la vitesse des cyclistes sur le bord de l'eau - Sécuriser le passage des piétons et cyclistes au coin/Notre-Dame - Refaire les sentiers, - Limites de vitesse pour vélo - Il serait mieux de réparer la piste pour les marcheurs dans le parc. - Pitons de traverse. Peinturer les traverses piétonnes s'inspirer du coin Hochelaga. - Station de vélo à Honoré-Beaugrand comme à Lionel Groulx. - Temps de traverse super important !

Thèmes	Enjeux	Solutions
		• Mettre des pancartes sur la piste sur le bord de l'eau pour interdire les cyclistes de passer • Il faudrait peindre les traverses piétonnières, et également ajouter des boutons-poussoirs aux intersections.
Transports en commun		• Station de vélo à Honoré-Beaugrand comme à Lionel Groulx. Ajouter un support à vélos sur les bus. • Ajouter des horaires d'autobus aux abribus • J'aimerais aussi qu'il y ait davantage de supports à vélo sur les autobus de la STM.
Infrastruct ure pour voitures	• Culture de l'automobile. • Les pistes cyclables sont mieux déneigées que les trottoirs et les rues notamment Bellerive et Souigny. • Comme automobiliste, c'est facile de se stationner	• Ajouter des stationnements • Plus de stationnement • Agrandir l'espace de stationnement pour les voitures qui est insuffisant
Éclairage	• Améliorer l'éclairage dans le parc	
Mobilier et accès à des toilettes	• Il manquerait des tables et des poubelles, et que la ville vienne plus fréquemment pour vider les vidanges	• Fontaine d'eau à l'est du parc • Manger ou à boire, plus de fontaines d'eau, ajouter des toilettes. Parc magnifique • Ajouter des chaises longues dans le parc • Add more table and more washroom • Ajouter des toilettes à l'est et bien les entretenir, ainsi que des fontaines d'eau à l'est. • Agrandir le chalet, plus de places pour s'asseoir • Garder le chalet ouvert à l'année.
Autres	• Problème du bruit avec les feux d'artifice • It's already accessible • Éviter la commercialisation du parc	• Plus de verdissement • Plus de contrôle policier pour surveiller les transactions la nuit • Poubelles pour les déchets du BBQ • Ajouter les jeux d'eau pour les enfants • Ajouter un piano, • Trouver une autre solution que l'asphalte, verdir • S'assurer d'avoir de la surveillance pour les crottes de chien. • Ajouter des poubelles de recyclage • Réaménager les parcs Pierre-Tétreault et Clément Jetté • Ajouter des indications pour la navette qui relie le parc Bellerive et les Îles-de-Boucherville • Propreté des poubelles. Animation dans le parc



**Centre d'écologie
urbaine de Montréal**

www.ecologieurbaine.net

ANNEXE 4 : EXEMPLES D'AMÉNAGEMENTS INSPIRANTS POUR AMÉLIORER L'ACCESSIBILITÉ DES PARCS

Type d'aménagement, année et lieu	Objectifs de l'aménagement	Photos de l'aménagement	Aménagement à court long terme
Rue piétonne pour créer une liaison entre deux parcs : un trait d'union entre le <i>parc Pierre-Tétrault</i> et la <i>Promenade-Bellerive</i> Lieu : Arrondissement MHM Année : été 2020	• Aménager des installations multifonctionnelles qui pourront bénéficier à la programmation existante de la SABP; Développer de nouvelles activités en lien avec l'eau; • Créer une source de motivation pour se rendre et rester plus longtemps dans le secteur du parc de la Promenade-Bellerive; • Améliorer l'expérience des piétons et cyclistes en unifiant les parcs <i>Pierre-Tétrault</i> et de la <i>Promenade-Bellerive</i> par l'harmonisation de leurs programmations et de leurs aménagements; • Développer des aménagements compatibles avec le mobilier urbain <i>universellement accessible</i> implanté dans le parc de la Promenade-Bellerive; • Sécuriser les abords des parcs <i>Pierre-Tétrault</i> et de la <i>Promenade-Bellerive</i>.	 Espace convivial et sécuritaire aménagé sur un tronçon de la rue Bellerive, entre les rues Baldwin et Des ormeaux	Aménagement transitoire, appelé à devenir permanent
Rue piétonne pour créer une liaison entre deux parcs <u>Lieu</u> : Arrondissement Ahuntsic-Cartierville <u>Année</u> : aménagement temporaire en 2016, devenu permanent en 2018	• Améliorer l'accès aux berges de la rivière des Prairies en reliant deux parcs: <i>Maurice-Richard</i> et <i>Basile-Routhier</i>. • 100% de la rue réservée aux piétons et aux cyclistes.	 Lieu de détente et de verdure situé entre la rue Basile-Routhier et l'avenue Durham aux abords de la rivière des Prairies	Aménagement transitoire en 2016 et 2017, et qui est devenu permanent en 2018.
Aménagement d'une piste cyclable sur deux phases: L'arrondissement AC a aménagé en 2020 5 km de pistes cyclables bidirectionnelles, 4 saisons et sécuritaires, à l'ouest de Papineau, sur les rues <i>Prieur</i> et <i>Sauriol</i> pour les usagers de tous âges. L'ajout de plus de 2,4 km de pistes cyclables (à l'est de Papineau) sera en 2021. Il s'agit d'une piste cyclable liée directement au REV des rues <i>Berri</i> et <i>Lajeunesse</i> <u>Lieu</u> : Arrondissement Ahuntsic-Cartierville <u>Année</u> : 2020 et 2021	• Faciliter l'accès aux écoles (10 écoles primaires et 2 secondaires) et aux parcs situés sur la rue Meilleur aux limites est de l'arrondissement, tels que les parcs <i>Tolhurst</i>, <i>Saint-André-Apôtre</i>, <i>Ahuntsic</i>, <i>Saint-Paul-de-la-Croix</i>, du <i>Sault-au-Récollet</i>, des <i>Hirondelles</i> et <i>Prieur</i>	 Piste cyclable sur les rues Prieur et Sauriol	Aménagement permanent

Aménagement du premier axe du Réseau Express Vélo qui s'étend sur 2,2 km sur l'<i>avenue Souigny</i>, entre la rue Honoré-Beaugrand à l'ouest de la rue Hector. Il s'agit d'une piste cyclable 4 saisons, bidirectionnelle. Cette piste s'est connectée d'ailleurs à la piste cyclable Souigny déjà présente à l'ouest de la rue Honoré-Beaugrand. Ce nouveau tronçon permettrait d'intercepter les pistes cyclables nord-sud et d'unir les différents parcs, <u>Lieu</u> : Arrondissement MHM <u>Année</u> : 2019	- Assurer une meilleure accessibilité d'est en ouest - Apaisement de la circulation (sur la rue Souigny) et plus de verdissement	 Axe Souigny	Aménagement permanent
Implantation d'un nouveau service de transport, tel que le taxi collectif hivernal. Ce projet vise à faciliter l'accès aux attraits du <i>parc Jean Drapeau</i> (où il contient 8 arrêts). <u>Lieu</u> : Arrondissement Ville-Marie <u>Année</u> : 2019	Assurer une <i>liaison en transport collectif entre la station Jean-Drapeau et les lieux d'intérêts des îles Notre-Dame et Sainte-Hélène</i> situés à plus d'un kilomètre de la station de métro ou d'une ligne de bus, tels que le Musée Stewart, le Quartier des athlètes, le Bassin olympique et le Pavillon du Canada.	 Le circuit du taxi collectif du PJD	Projet saisonnier (seulement en hiver)
Réaménagement d'une friche ferroviaire en parc linéaire dans l'arrondissement RDP- PAT. Le projet consiste à aménager <i>un sentier piétonnier et une piste cyclable bidirectionnelle de 4.25 km</i>. Le parcours contiendra quatre haltes de détente thématiques avec des <i>supports pour vélos et du mobilier urbain</i>. L'arrondissement installera aussi des panneaux de signalisation indiquant les points d'intérêt et les points de services dans les parcs. Certaines <i>intersections seront réaménagées</i> (3e Avenue, 8e Avenue, 16e Avenue, Boulevard du Tricentenaire, 43e Avenue, 53e Avenue) et <i>9 traverses seront aménagées</i> (1ere Avenue, 5e Avenue, 13e Avenue, 14e Avenue, 19e Avenue, 28e Avenue, Goguet, 36e Avenue, 52e Avenue) afin de <i>permettre une circulation sécuritaire pour les piétons et cyclistes</i>. <u>Lieu</u> : Arrondissement RDP-PAT <u>Année</u> : 2021	- Améliorer <i>la mobilité</i> et créer des <i>connexions et des accès faciles/sécuritaires pour tous</i> dans une portion importante de Pointe-aux-Trembles. - Créer un noyau communautaire important en reliant les différents pôles d'activités et en permettant aux citoyens de se réapproprier la friche. - Mettre en valeur le passé et concevoir des aménagements basés sur une lecture historique du territoire	 Projet du grand parc linéaire dans RDP-PAT	Projet permanent

Vélo-taxi pour aînés: Création de services de vélo-taxi entre les résidences pour personnes âgées et différents secteurs d'intérêts. Exemple 1: Un vélo, une ville Lieu: Longueuil, Ahuntsic-Cartierville, Saint-Laurent, Joliette, Saint-Lin-Laurentides, Sainte-Julie, Gatineau, Aylmer, Hull, Buckingham, Maniwaki, MRC Bellechasse, Lévis, Boisbriand, Laval, Saint-Jean-sur-Richelieu, La Prairie, Granby et Trois-Rivières <u>Année</u> : 2019 <u>Exemple 2</u>: trio-bike <u>Lieu</u> : Jardins Lebourgneuf <u>Année</u> : 2019	• Rendre l'ensemble des parcs plus accessibles pour les personnes à mobilité réduite et personnes âgées • Rendre les parcours de transports en commun plus conviviaux pour les usagers	 Projet de vélo-taxi au Jardins Lebourgneuf	Projets saisonniers (seulement l'été)
La navette automatisée⁷ : une navette autonome de l'entreprise <i>Transdev</i> qui a fait un parcours de 1,4 km entre le <i>Parc olympique</i> et le <i>Marché Maisonneuve</i> en traversant les rues Pierre-de-Coubertin et Letourneux. À la fin du circuit planifié, la navette termine son parcours sur la Place Gennevilliers-Laliberté devant le marché. <u>Lieu</u> : Arrondissement MHM <u>Année</u> : 2019	Projet pilote réalisé afin de mieux planifier et de déterminer quel rôle ce type de technologie peut jouer dans <i>l'offre de transport de la Ville</i> dans une optique de <i>mobilité durable</i>.	  Deux navettes automatisées qui ont une capacité de 12 personnes et s'apparentent à un minibus. Elles roulent à un maximum de 20 km/ h.	Projet temporaire

7. Plusieurs enjeux opérationnels doivent encore être réglés, selon la STM pour la mise en place de ces navettes. Dans le choix du parcours, il faudra tenir compte également de plusieurs contraintes, notamment la vitesse réduite des navettes qui empêche l'emprunt de grandes artères.

Un <i>corridor vert</i> reliera le <i>parc-nature du Bois-de-Saraguay</i> au <i>parc Angrignon</i>. Ce projet, qui s'échelonnnera sur plusieurs années, s'arrime à celui de modernisation du réseau électrique d'Hydro-Québec. Il inclura <i>un sentier piétonnier, un lien cyclable et des aménagements paysagers</i>. Le corridor traversera les arrondissements de LaSalle, Lachine, Saint-Laurent, Ahuntsic-Cartierville et Côte-des-Neiges–Notre-Dame-de-Grâce ainsi que les villes de Montréal-Ouest et de Côte-Saint-Luc. <u>Lieu</u> : arrondissement AC- Lasalle <u>Année</u> : 2023-2017	Le projet vise à relier les espaces verts de la métropole sur un tracé d'environ 27 km, dans un environnement convivial et sécuritaire. La création et la mise en valeur de corridors verdoyants et récréatifs sur le territoire de Montréal font partie des stratégies d'adaptation aux changements climatiques de la Ville.	 Projet du corridor vert de 27 km entre le parc -nature du Bois-de-Saraguay et le parc Angrignon	Projet permanent
--	--	--	-------------------------

Le circuit des Voies actives sécuritaires (VAS). Dans le contexte de la pandémie, la ville de Montréal a aménagé le <i>circuit VAS</i> par la création <i>des pistes cyclables et des rues piétonnes temporaires</i>. Cette nouvelle manière d’appréhender les déplacements est instaurée afin d’offrir aux Montréalaises et aux Montréalais qui ont adopté le transport actif, la possibilité de circuler dans des aménagements temporaires sécuritaires durant cette période. <u>Lieu</u> : Plusieurs arrondissements <u>Année</u> : 2020	Les VAS relient, entre autres, <i>les grands parcs</i> de la Ville, plusieurs artères commerciales et les différents quartiers, tout en respectant les <i>directives de santé publique</i>.	   Projet des VAS implanté à Montréal en 2020, durant la pandémie	Projet temporaire durant la pandémie de COVID-19
--	--	---	---