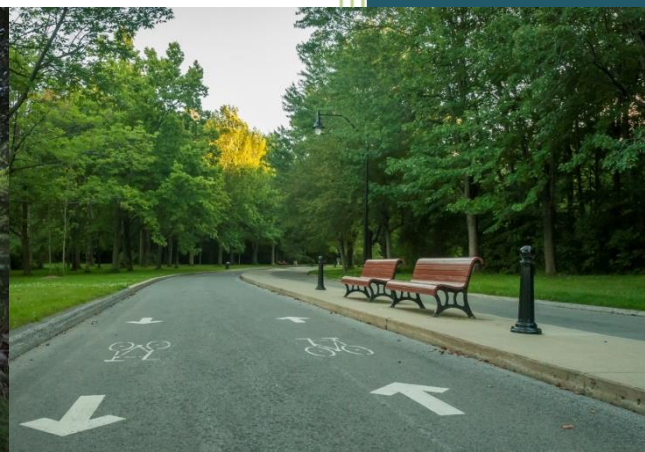


Autour du Pôle d'accueil du Parc Angrignon



Juin 2016

Autour du Pôle d'accueil...

Ces derniers mois, la Ville de Montréal a organisé une série de quatre ateliers d'idéation autour du futur pôle d'accueil du parc Angrignon. Les ateliers étaient principalement orientés sur la forme et l'animation de la future ferme Angrignon, une ferme du 21^e siècle. Plusieurs organismes travaillant sur le territoire du parc ou de ses abords y ont participé. Les regroupements signataires de ce document désirent partager avec vous leur souhait de profiter de cette occasion pour agir de façon intégrée et revoir du même coup les accès et les cheminements du parc.

Le présent rapport propose des recommandations dans le but d'orienter la planification du futur Pôle d'accueil du parc Angrignon en faveur du transport actif (marche et vélo) et est appuyé par les organismes/associations et projets suivants :

- Quartiers 21 Ville-Émard /Côte Saint-Paul
- Concertation Ville-Émard Côte Saint-Paul
- Les amis du parc Angrignon
- Prévention Sud-Ouest
- Provert Sud-Ouest
- Éco-quartier Sud-Ouest (YMCA Pointe Saint-Charles)
- Héritage Laurentien
- Cégep André-Laurendeau
- Vélo-Québec
- Le Conseil régional de l'environnement de Montréal
- La Table de développement social de LaSalle (TDSL)
- Comité développement durable de la TDSL (CJE, CIUSSS, arrondissement de LaSalle, TDSL)

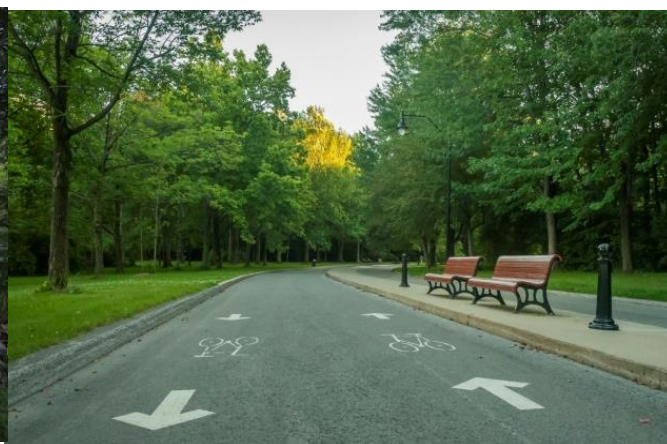
Vous trouverez dans les prochaines pages des pistes de solution pour améliorer la convivialité des déplacements à l'intérieur et aux abords de cet espace vert. Nous tenons tout de même à dire qu'il s'agit là de propositions, qui devront faire l'objet d'analyses et de consultations à posteriori, notamment avec les organismes signataires, si la Ville de Montréal reçoit positivement ces recommandations. Entre autres, nous croyons que les certaines considérations environnementales devront être prise en compte dans les futurs aménagements en s'assurant, par exemple, que les sentiers mis en place ne morcellent pas le milieu écologique du parc; de sensibiliser les usagers à la présence d'espèces vulnérables (faune et flore); que les travaux impliquent le moins d'abattage de végétaux possible et que les revêtements utilisés pour les sentiers soient perméables. Nous vous invitons à rencontrer ces organismes en vue de la planification des aménagements futurs en faveur du transport actif.

Mise en contexte

Constituant près d'un kilomètre carré de milieu naturel, le parc Angrignon représente un véritable poumon vert pour l'arrondissement Le Sud-Ouest. Plus qu'un simple parc, cet espace vert est l'hôte de multiples activités et ressources pour les communautés avoisinantes. Qu'il s'agisse des jardins communautaires et collectifs, des sentiers de marche et des chemins cyclables, des espaces de jeu, de l'immense étang, de sa faune et de sa flore, etc.

Bien que ce parc soit très apprécié par la communauté, plusieurs problèmes sont présents dans cet espace et préoccupent le milieu. Nous estimons que la Ville de Montréal doit prendre les mesures nécessaires permettant d'adresser les enjeux du parc et de ses abords afin de maximiser le plein potentiel du parc Angrignon dans l'objectif d'y créer un pôle d'accueil attractif et rassembleur pour tous les Montréalais. Ceux-ci se déclinent en plusieurs thèmes qui seront détaillés dans les prochaines pages :

- Connectivité et accessibilité
- Sécurité
- Signalisation



Connectivité et accessibilité

- *Désenclavement du parc ;*

Il existe une fracture physique entre le parc Angrignon et les espaces avoisinants. Cette fracture s'explique par la présence d'artères divisant les quartiers et est accentuée par l'absence de liens piétons et cyclistes connectant le parc à ses abords. Le parc est bordé au nord par le boulevard Newman, à l'est par celui des Trinitaires et au sud par celui De La Vérendrye.

Ces trois artères accueillent un grand flux journalier de véhicules, avec leurs six voies de circulation, entraînant des nuisances aux piétons et aux cyclistes désirant accéder au parc.

Nous croyons que la création de nouvelles infrastructures dédiées aux piétons et aux cyclistes ainsi que les interventions d'apaisement de la circulation routière permettraient d'atténuer l'enclavement du parc Angrignon. En effet, l'amélioration de l'expérience du piéton et cycliste lors de ses déplacements passe par un agrandissement des espaces dédiés à ceux-ci. Ces nouveaux cheminements élargiraient les options d'accès au parc tout en améliorant la sécurité des usagers du parc.

À cet effet, Vélo-Québec dans son guide technique *Aménagements en faveur des piétons et des cyclistes* explique que : «plusieurs



facteurs ont une influence sur la création d'environnements favorables à la marche et au vélo. Ils se regroupent naturellement en trois niveaux d'interventions – le territoire, la rue et l'infrastructure – qui sont interreliés et tout aussi importants l'un que l'autre. L'implantation d'un réseau de transport actif complet et viable requiert qu'une attention particulière soit portée à chacune de ces trois facettes.»¹

Il est suggéré que des actions soient entreprises afin d'améliorer les connections à l'échelle locale et municipale.

- *Améliorer la connectivité par la création de nouveaux accès en plus de liens piétons et cyclistes ;*

À l'échelle locale : Aménagements piétons et cyclistes proposés afin d'améliorer l'accessibilité au parc Angrignon :

Piétons

- 1) Créer une liaison entre le métro Angrignon, le futur anneau de glace et le futur pôle d'accueil.

Le stationnement situé entre le métro et le futur pôle d'accueil constitue actuellement un obstacle limitant un accès convivial au futur chalet principal. À ce propos, nous nous réjouissons de la construction prochaine d'un anneau de glace près du pôle d'accueil. Tel qu'on peut le lire dans un article de La Presse datant du 14 avril 2016 :

« L'ovale sera construit à côté de l'édicule de la station de métro Angrignon, à l'extrémité ouest de la ligne verte, sur une partie d'un stationnement. La glace aura une longueur de 400 m et une largeur de 13 m (trois couloirs), ce qui correspond aux standards pour tenir une compétition nationale ou internationale. ²»

Une fois de plus, nous espérons que la Ville de Montréal saisira l'opportunité de sécuriser l'accès au parc et encouragera la mobilité active pour s'y rendre et y circuler.

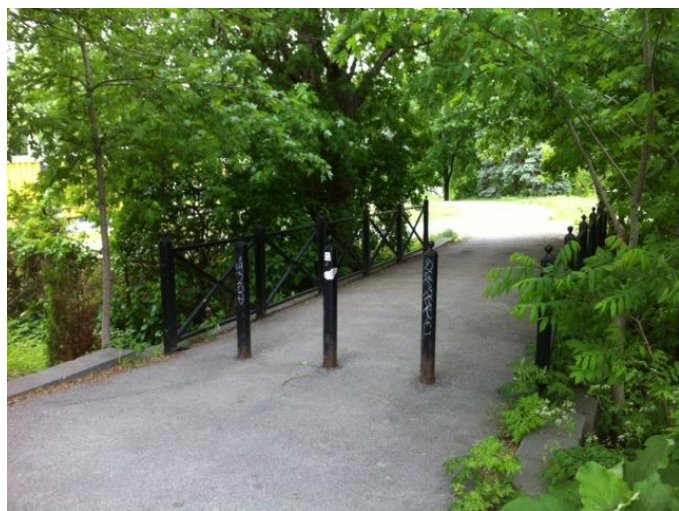
- 2) Concevoir un sentier pédestre à l'est du parc afin de relier le métro Angrignon au sentier se terminant à la rue Jogues.

¹ Vélo Québec, Aménagements en faveur des piétons et des cyclistes.

² <http://www.lapresse.ca/sports/autres-sports/patinage-de-vitesse/201604/14/01-4971091-un-anneau-de-glace-refrigere-a-montreal-lhiver-prochain.php>

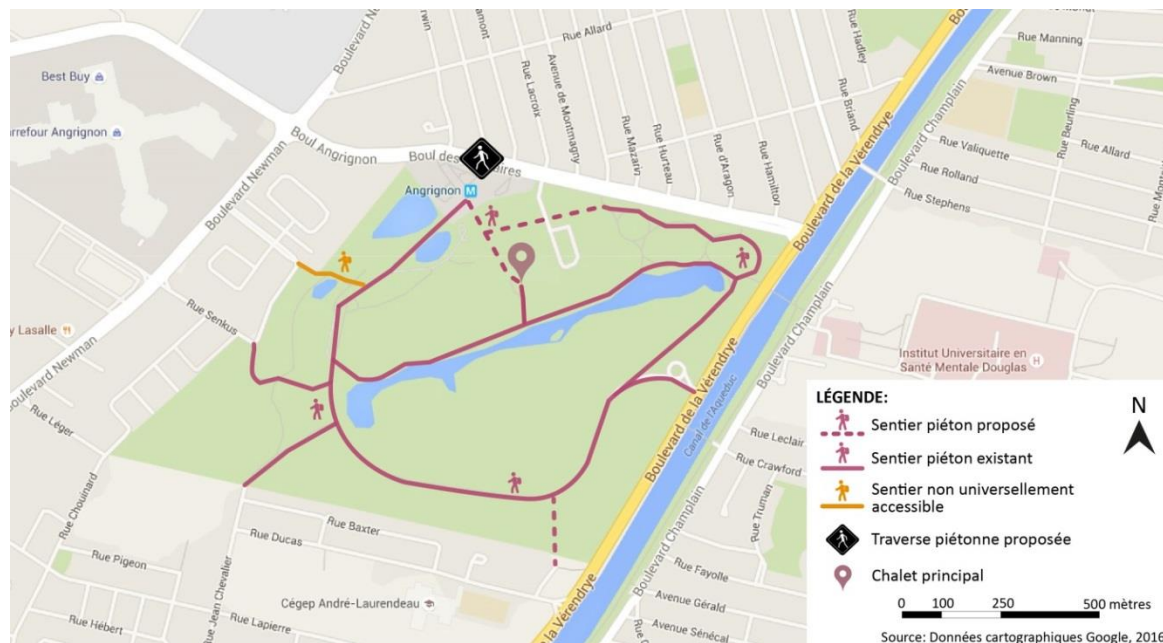
Les infrastructures piétonnes étant absentes dans cette section du parc, le but est donc de former une boucle piétonne en joignant les sentiers existants.

- 3) Assurer l'accessibilité universelle au parc Angrignon quant aux futurs aménagements et ceux existants. Notamment l'accès via la rue Guy Bouchard n'étant pas universellement accessible (bollards en place) empêchant les fauteuils roulants de passer. Il y a fort à parier que l'entrée est non conforme pour les personnes handicapées. Or, les investissements futurs doivent nécessairement être cohérents avec la *Politique municipale d'accessibilité universelle* afin de «faire de Montréal une ville universellement accessible».³



Accès via la rue Guy Bouchard : la largeur minimale à respecter afin de permettre l'accessibilité universelle est d'un mètre selon l'Institut de réadaptation en déficience physique de Québec (IRDPQ).

Crédit photo : Concertation Ville-Émard / Côte Saint-Paul



³ Politique municipale d'accessibilité universelle.

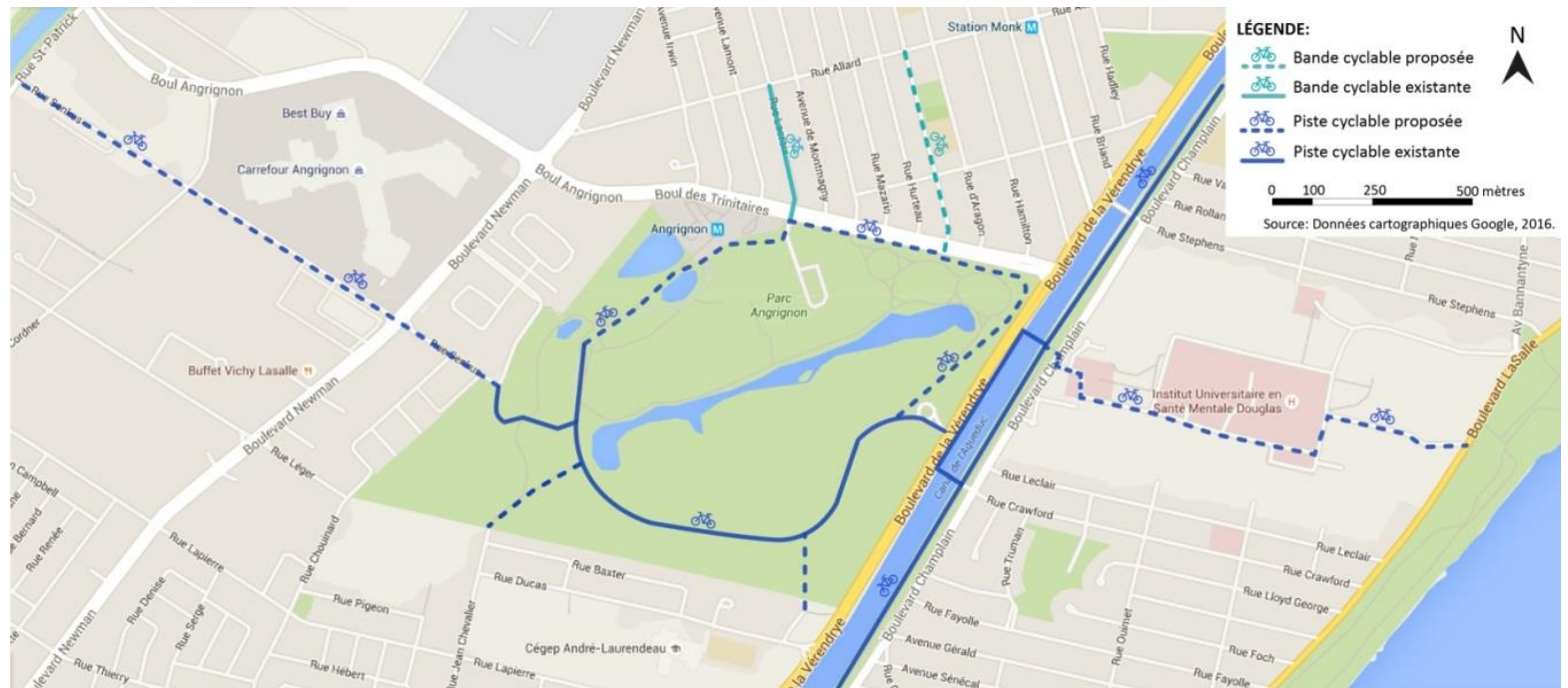
Vélo

- Réaliser une piste cyclable sur le boulevard des Trinitaires entre les rues Lacroix et Dumas, prolonger celle-ci à l'intérieur du parc jusqu'au Chemin du parc Angrignon.

Cette piste cyclable permettrait de poursuivre le lien existant sur la rue Lacroix en redirigeant les cyclistes vers l'intérieur du parc à la hauteur de la rue Dumas. Puis, d'étendre et de connecter les réseaux cyclables et piétonniers de Verdun, LaSalle et du Sud-Ouest.

- Aménager une bande cyclable sur la rue Dumas entre les artères Allard et des Trinitaires.

À l'image de l'infrastructure déjà en place sur la rue Lacroix, cette bande cyclable favorisera la connectivité entre Ville-Émard et le parc Angrignon.

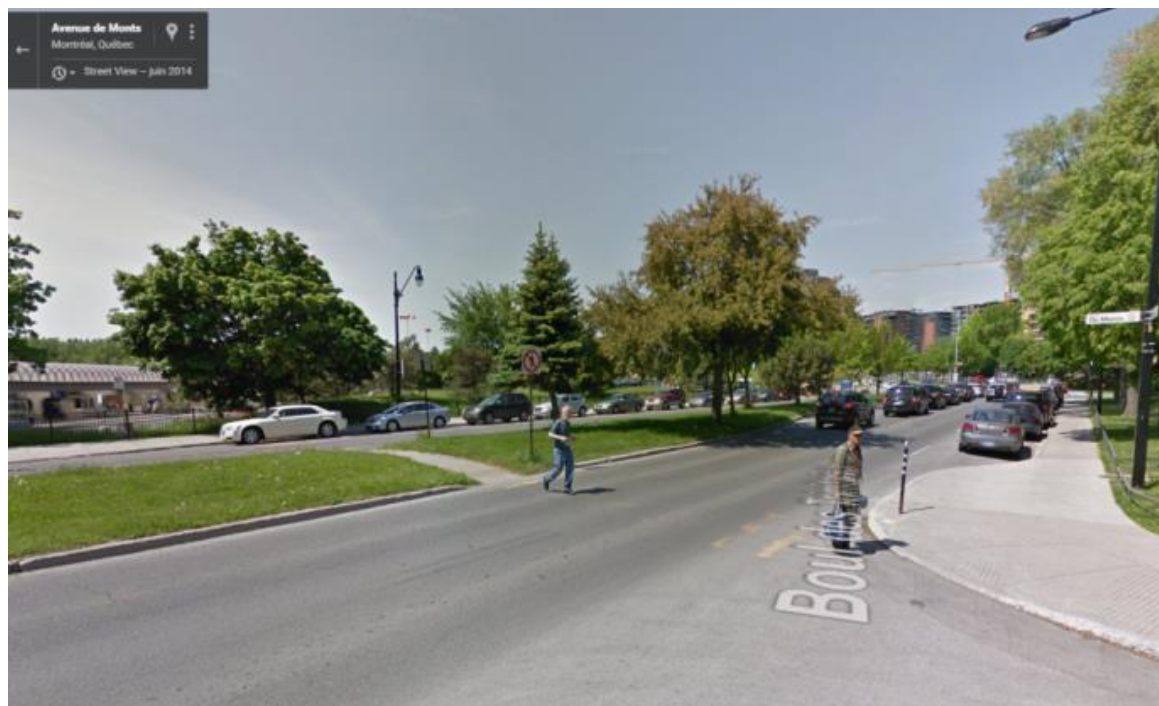


Sécurité

- *Consolider les accès existants en sécurisant ceux-ci ;*

La mise en place d'une traverse piétonne à l'intersection du boul. des Trinitaires et l'avenue de Monts.

Cette intersection génère un grand achalandage dû à sa proximité avec le Terminus Angrignon ainsi que le métro. Par conséquent, elle correspond à un chemin piéton informel nécessitant un aménagement concret afin d'encadrer les déplacements entre le quartier Émard et le Pôle Angrignon.



Traversée du boulevard des Trinitaires à l'angle de l'avenue Lamont. Il s'agit de l'accès le plus direct vers l'édicule de métro de la station Angrignon. En dépit du terre-plein central, les piétons traversent à cet endroit comme en témoigne le chemin de traverse où la pelouse a laissé place à la terre dénudée.

Crédit photo : Concertation Ville-Émard / Côte Saint-Paul (gauche), Google street view (droite)

Signalisation

- *Mise en place d'une signalisation uniforme pour l'ensemble du parc*

Le parc Angrignon nécessite une signalisation uniforme tant à l'extérieur qu'à l'intérieur du parc. Cette mesure favoriserait des déplacements fluides et sécuritaires tout en aidant les citoyens et les visiteurs à s'orienter vers les lieux structurants du site. Nous proposons l'utilisation des *minutes* pour indiquer les distances de marche plutôt que les *kilomètres*. Ce type de signalisation est plus réaliste pour les déplacements à pieds et à vélo.

Par exemple, nous vous suggérons d'installer ces types de signalisation :

- Carte du parc de type « vous êtes ici »
- Indications de direction, balises des sentiers (cégep : 15 minutes, Institut Douglas : 10 minutes)
- Les attraits (étang, sentiers, CEGEP, métro, etc.)
- De l'extérieur (en voiture, à vélo, à pied)
- Horaire (heures d'ouverture des toilettes) et règlements du parc
- Sensibilisation à la présence de faune et flore vulnérables

À l'échelle municipale (inter-quartier), nous demandons une meilleure connectivité entre les parcs de la trame-verte de l'île de Montréal. Les regroupements signataires voient ici une opportunité formidable de faire connaître et consolider le lien piétonnier et cycliste existant entre le canal Lachine et le fleuve St- Laurent en passant par la rue Senkus, le parc Angrignon et l'Institut Douglas. Pour ce faire, il suffit de mettre en place une signalisation adéquate pour marquer le lien Canal-Fleuve.

Conclusion

À la lumière des enjeux et des propositions exprimées précédemment, il va sans dire que la planification du pôle d'accueil du parc Angrignon doit nécessairement être en concordance avec le milieu de vie au sein duquel il évolue. En ce sens, il faut penser et intervenir de façon intégrée dans le souci de mettre en place, non seulement un pôle attractif, mais également des accès sécuritaires favorisant la mobilité active vers ce pôle. Au nombre des artères à sécuriser, notons que les boulevards De La Vérendrye et des Trinitaires, sont peu favorables pour les piétons et cyclistes.

En ce qui a trait aux accès à l'échelle locale, les cheminements piétons et cyclistes proposés sont :

- Métro au pôle d'accueil
- Vers le CEGEP
- Vers le fleuve (via l'Institut Douglas)
- Vers Senkus et Newman
- Vers des Trinitaires

À l'échelle municipale, la consolidation du lien entre le Canal de Lachine et le Fleuve St-Laurent encourage la connectivité nord-sud entre les espaces verts de la trame-verte de l'Île de Montréal.

La création de ce pôle représente donc une opportunité pour la ville de réaliser des actions concrètes en faveur du développement durable et plus particulièrement en soutien au transport actif. Rappelons par ailleurs l'engagement de la Ville de Montréal à l'égard de la démarche Montréal physiquement active. Grâce à son Plan d'action régional, Montréal s'est engagé à promouvoir «*un aménagement des milieux de vie en faveur de l'activité physique (en plus de) l'accessibilité des déplacements actifs et du plein air urbain* ». ⁴

Mentionnons également qu'à l'échelle provinciale la Stratégie gouvernementale 2015-2020 de développement durable énonce huit orientations, dont celles d'*Assurer l'aménagement durable du territoire* et de *Soutenir la mobilité durable*. Par conséquent, le gouvernement de même que les municipalités doivent agir en conformité avec cette stratégie et les orientations qui en découlent.

⁴ Plan d'action régional Montréal physiquement active, 2. Orientations et priorités d'action.

Bibliographie :

Drouin, S., 14 avril 2016, *Un anneau de glace réfrigéré à Montréal l'hiver prochain*, La Presse, <http://www.lapresse.ca/sports/autres-sports/patinage-de-vitesse/201604/14/01-4971091-un-anneau-de-glace-refrigere-a-montreal-lhiver-prochain.php>

Institut de réadaptation en déficience physique de Québec, mai 2010, *Guide pratique d'accessibilité universelle*, p. 4. <http://www.irdpq.qc.ca/sites/default/files/images/1rampesacces.pdf>

Les amis du parc Angrignon et APC SOM, 10 avril 2013, *Proposition d'infrastructures cyclables au parc Angrignon*, p. 18.

Marcoux, P., 28 novembre 2012, Montréal, physiquement active : un nouveau cadre d'intervention pour faire bouger les Montréalais, p. 68.

Marcoux, P., janvier 2013, *Vision du parc Angrignon*, p. 27.

Marcoux, P., 18 décembre 2014, Carte proposition d'infrastructures cyclables dans Émard-Côte-Saint-Paul.

Ministère du Développement durable, de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques, *Stratégie gouvernementale de développement durable 2015-2020*, Québec, 2015, 121 pages.

http://www.mddelcc.gouv.qc.ca/developpement/strategie_gouvernementale/strategie-DD.pdf

Vélo Québec, 2009, *Aménagements en faveur des piétons et cyclistes*, p.164.

Ville de Montréal, 2015, *Politique municipale d'accessibilité universelle*, http://ville.montreal.qc.ca/portal/page?_pageid=8258,90439740&_dad=portal&_schema=PORTAL#politique

Ville de Montréal, s.d., *Plan d'action régional Montréal physiquement active, 1. Politique*, http://www.mtlphysiquementactive.ca/wp-content/uploads/sites/2/2014/04/Politique_Partenaire_FRANCAIS_vfinale.pdf

Ville de Montréal, s.d., *Plan d'action régional Montréal physiquement active, 2. Orientations et priorités d'action*, http://www.mtlphysiquementactive.ca/wp-content/uploads/sites/2/2014/04/Orientation_Partenaire_FRANCAIS_vfinale.pdf

Source images : Page frontispice : Concertation Ville-Émard Côte Saint-Paul, Les amis du Parc Angrignon, Dan Dascaleu, Google maps