

# Rapport de consultation

*Imaginez un nouvel espace urbain !  
Porte d'entrée de la rue Jarry Est*

Présenté à :

Villeray  
Saint-Michel  
Parc-Extension  
**Montréal** 

28 novembre 2016





## Faits saillants

Voici les faits saillants de la démarche de consultation, selon trois grandes orientations émergentes :

### **1- Une porte d'entrée sécuritaire pour tous les usagers de la voie publique**

*La sécurité des usagers de la voie publique : un enjeu majeur*

Piétons et cyclistes ne se sentent pas en sécurité dans le secteur. La complexité des trajets à emprunter (y compris pour les automobilistes), le peu de traverses piétonnes sécurisées, l'absence d'aménagement cyclable de même que le fort volume d'automobiles et de camions sont les principales causes de ce sentiment d'insécurité.

*Des solutions pour une porte d'entrée sécuritaire pour tous les usagers de la voie publique*

La multiplication des traverses piétonnes sécuritaires et la sécurisation des existantes, l'aménagement de pistes cyclables ou même la reconfiguration de certaines artères du réseau font partie des solutions envisagées par les participants.

### **2- Une porte d'entrée unifiant le secteur**

*Reconfigurer les voies de circulation*

La reconfiguration des voies de circulation permettrait une meilleure fluidité des déplacements entre les quartiers actuellement scindés par l'autoroute 40.

*Un lieu d'arrêt, un choix nécessaire pour unifier le secteur*

Pour unifier le secteur, les participants croient que la création d'un espace public où il est possible de s'arrêter est la meilleure des options. En créant des conditions agréables pour s'y rendre et y prendre une pause les résidents des deux côtés de l'autoroute 40 pourront s'approprier le lieu.

*Quelle fonction pour cet espace?*

L'espace pourrait accueillir certaines fonctions permanentes (ex. skate parc sous l'autoroute) et d'autres ponctuelles (marché public, animations, etc.). Quoi qu'il en soit, il devra être aménagé pour que les gens aient envie de s'y arrêter (banc, aménagements paysagers, etc.), ne serait-ce qu'un court moment.

*Élargir la perspective*

Les participants ont souhaité que l'espace soit vu comme une partie intégrante d'un plus grand secteur, où le parc Frédéric-Back et la Cité des arts et du cirque s'y étendent. Ils ont souhaité qu'il soit mieux connecté avec le métro D'Iberville.

### **3- Une porte d'entrée misant sur l'identité du quartier**

*Une identité portée par ces citoyens*

Pour que les résidents du secteur s'approprient le nouvel espace public, les participants ont souhaité qu'il reflète l'histoire du secteur et la diversité culturelle et sociale des quartiers voisins.

*Une identité artistique*

Comme le secteur est fortement marqué par la présence du cirque (TOHU, le Cirque du Soleil, l'École nationale de cirque), les participants ont souhaité que l'espace revête un esprit artistique également.

## Table des matières

Faits saillants .....	1
Introduction .....	3
Territoire à l'étude .....	4
La démarche de participation .....	5
La rédaction du rapport .....	5
Les résultats .....	7
Une porte d'entrée sécuritaire pour tous les usagers de la voie publique .....	8
Une porte d'entrée unifiant le secteur .....	9
Une porte d'entrée misant sur l'identité du quartier .....	11
Conclusion .....	12
Annexe 1 – Commentaires et propositions de l'exercice d'idéation .....	13
Annexe 2 – Commentaires et propositions de la page Facebook .....	31

## Introduction

La réflexion concernant la transformation de la rue Jarry Est, de la rue D'Iberville au boulevard Pie-IX, a débuté à l'arrondissement de Villeray–Saint-Michel–Parc-Extension en 2013 avec la préparation d'un programme particulier d'urbanisme (PPU). C'est deux ans plus tard, en mai 2015 qu'a été adopté le document de planification. Le territoire du PPU longe la rue Jarry Est et comprend quatre zones d'intervention, dont le secteur de la porte d'entrée de la rue Jarry Est. L'espace ciblé est composé de terrains vacants que l'arrondissement souhaite réaménager.

La porte d'entrée de la rue Jarry Est se situe à l'intersection des rues Jarry, D'Iberville et du boulevard Crémazie. Il s'agit d'un secteur très important pour l'arrondissement. Situé à la jonction de plusieurs artères majeures, à quelques pas de la Cité des arts du Cirque, à l'orée d'un des plus grands parcs en devenir de Montréal, le parc Frédéric Back, ainsi qu'à l'extrémité du quartier de Saint-Michel, le secteur fait figure de porte d'entrée. C'est dans ce contexte que l'arrondissement de Villeray–Saint-Michel–Parc-Extension a mandaté l'Institut du Nouveau Monde (INM) pour mener une consultation sur le réaménagement de l'entrée de Jarry Est. Avec cette démarche, l'arrondissement vise l'atteinte de deux objectifs :

- S'assurer d'avoir une compréhension complète et commune des enjeux du secteur
- Alimenter la vision d'aménagement de la porte d'entrée Jarry Est

### L'équipe de projet

*Pour l'arrondissement Villeray–Saint-Michel–Parc-Extension :*

- Geneviève Boucher, conseillère en aménagement, de la division de l'urbanisme et des services aux entreprises
- Alain Beaulieu, chef de la division de l'urbanisme et des services aux entreprises
- Lucie Bernier, chargée de communication

*Pour l'Institut du Nouveau Monde :*

- Liane Morin, chargée de projet
- Malorie Flon, conseillère stratégique
- Anouk Lavoie-Isebaert, agente de projet
- Julie Caron-Malenfant, directrice générale adjointe
- Stéphanie Wells, chargée de projet

## Territoire à l'étude



## La démarche de participation

La démarche de consultation combinait deux modes de participation : une page Facebook et deux séances d'idéation ayant eu lieu le 17 octobre 2016.

**La page Facebook**, activée lors du lancement public de la démarche, soit le 13 septembre 2016, compte plus de 125 « j'aime ». Pendant un peu plus d'un mois, les participants ont été invités à répondre à plusieurs questions concernant les problèmes qu'ils rencontraient dans le secteur et leur vision pour la porte d'entrée de Jarry Est. Plus d'une trentaine de contributions ont été émises.

Le lundi 17 octobre 2016, citoyens et organisations ont été conviés à participer à **deux séances d'idéation** sur le réaménagement de la porte d'entrée de Jarry Est. Une séance a eu lieu en après-midi et l'autre en soirée pour permettre une plus grande flexibilité d'horaire aux participants. Préalablement à l'exercice, les participants ont reçu par courriel le guide des participants et participantes qui mettaient la table au contexte et aux enjeux du secteur. En soirée, deux interprètes en langue des signes québécoise étaient présentes pour permettre aux personnes sourdes et malentendantes de participer. Un service de halte-garderie était offert en soirée. Une quarantaine de personnes ont participé à la rencontre (27 en après-midi et 15 en soirée), dont 18 groupes et organisations du quartier et du grand Montréal.

Lors de l'exercice, les participants étaient dans un premier temps interpellés individuellement sur le diagnostic présenté par l'arrondissement (éléments manquants et éléments les plus importants du diagnostic). Dans un deuxième temps, les participants étaient invités à travailler en sous-groupes sur les traits marquants du secteur à mettre de l'avant, le type de lieu souhaité (un lieu de passage ou un lieu où l'on s'arrête) et finalement sur les liens à tisser avec le quartier de Saint-Michel, la rue Jarry, la Cité des arts du cirque, le parc Frédéric-Back et l'espace sous l'autoroute 40 et vers les quartiers au sud.



## La rédaction du rapport

Pour rédiger ce rapport, l'INM a procédé à la lecture et l'analyse de l'ensemble des commentaires et propositions provenant de la page Facebook de la démarche et des deux séances de l'exercice d'idéation (l'ensemble des propos recueillis se retrouve en annexe 1 et 2). Au-delà de l'analyse quantitative de la récurrence des points de vue exprimés, une appréciation qualitative des contenus a également été appliquée pour refléter les nuances et la diversité des contributions.

Le rapport s'articule autour de trois grandes orientations ayant émergé de la consultation :

- 1- Une porte d'entrée sécuritaire pour tous les usagers de la voie publique
- 2- Une porte d'entrée unifiant le secteur
- 3- Une porte d'entrée misant sur l'identité du quartier
  - a. Une identité portée par le quartier
  - b. Une identité misant sur les arts et le cirque

Enfin, le mandat confié à l'INM n'incluait pas de vérifier si les commentaires des citoyens s'appuyaient sur des données scientifiques indépendantes, ni d'en faire une évaluation factuelle. De même, il n'appartenait pas à l'INM de porter un jugement sur la pertinence des commentaires faits par les citoyens, mais d'en faire la synthèse tout en faisant ressortir les tendances et les convergences.

Dans le présent rapport, l'utilisation du genre masculin a été adoptée afin d'en faciliter la lecture.

## Les résultats

## Une porte d'entrée sécuritaire pour tous les usagers de la voie publique

### La sécurité des usagers de la voie publique : un enjeu majeur

Les participants ont d'emblée souligné à grands traits les problèmes de sécurité dans le secteur de la porte d'entrée de Jarry Est. Que ce soit en tant que piétons, cyclistes et même automobilistes, les participants ont mentionné leur difficulté à se déplacer dans le secteur.

Les participants ont néanmoins mis l'accent sur les problèmes des déplacements actifs. Les accès pour traverser l'enchevêtrement de bretelles autoroutières et de rues achalandées créent un fort sentiment d'insécurité chez les piétons et les cyclistes. Les intersections dangereuses, le manque de traverses piétonnes sécuritaires, la forte présence de camionnage, l'absence d'aménagements sécuritaires pour les cyclistes sont quelques-uns des éléments soulignés par les participants pour expliquer leur sentiment d'insécurité. Les intersections de la rue D'Iberville avec le boulevard Crémazie (direction est et ouest) de même qu'avec la rue Jarry ont été identifiées par les participants comme particulièrement problématiques. Même chose pour la rue Jarry (direction est et ouest) aux intersections du boulevard Crémazie.

Plusieurs ont également mentionné que le trajet qu'ils prennent pour traverser l'autoroute 40 n'est pas le trajet optimal dans la mesure où ils aimeraient un lien plus direct par la rue Jarry et non prendre les détours leur permettant d'accéder de manière relativement sécuritaire de l'autre côté. Certains ont même mentionné utiliser des trajets plus directs au détriment de leur sécurité, c'est-à-dire là où il n'y a pas de signalisation pour les piétons ou même en empruntant des voies à contre sens à vélo, particulièrement sur Jarry en direction est et ouest, à la jonction avec le boulevard Crémazie.



Les participants ont également noté que des personnes vulnérables étaient nombreuses dans le secteur. Les résidents de la Maison des sourds et muets située à l'intersection de l'avenue de Lorimier et du boulevard Crémazie font partie de ceux-ci. De même que les aînés du secteur ou encore les étudiants des écoles à proximité qui doivent franchir régulièrement ce que des participants ont dit être une « frontière urbaine ».

Enfin, pour les automobilistes, il a été souligné que le manque de clarté des trajets à emprunter et des indications est source de confusion pour les conducteurs. Des participants ont mentionné que cette situation pouvait être source d'insécurité pour les automobilistes, mais également engendrer moins d'attention de leur part à l'endroit des autres usagers de la voie publique, soit les piétons et les cyclistes.

### Des solutions pour une porte d'entrée sécuritaire pour tous les usagers de la voie publique

Les participants à l'exercice d'idéation ont exprimé les problèmes qu'ils rencontrent sur le territoire de la porte d'entrée Jarry concernant leurs déplacements, mais ils ont aussi amené des idées et des propositions pour sécuriser le secteur. Ces idées, pour la grande majorité, mettaient de l'avant des aménagements renouvelés pour les usagers les plus vulnérables : les piétons et les cyclistes.

Les participants ont souhaité que les accès piétons traversant le Boulevard Crémazie du nord au sud soient plus nombreux et que ceux qui sont présents actuellement soient plus sécuritaires de par leurs aménagements, le temps de passage accordé aux piétons et une signalisation accrue. Pour contrer le sentiment d'insécurité lié au fort achalandage routier et au camionnage, certains participants ont proposé d'élargir les trottoirs et d'y inclure de la verdure.

Pour les déplacements à vélo, les participants ont proposé que le secteur de la porte d'entrée Jarry soit doté de pistes cyclables sécuritaires. Plusieurs ont mentionné la rue Jarry comme un endroit propice pour un lien cyclable d'est en ouest et la rue D'Iberville pour un lien cyclable du nord au sud. L'idée d'un lien verdi pour les transports actifs sous l'autoroute 40 a également été évoquée.

Enfin, pour certains participants, la sécurisation du secteur passe par des changements majeurs dans les configurations des voies de circulation. Il a été suggéré de réunifier la rue Jarry, de ramener le boulevard Crémazie Est en bordure de l'autoroute 40 ou encore de créer de nouveaux liens.

Avec ces propositions les participants avaient pour objectif d'améliorer la sécurité, de proposer un meilleur accès à la Cité des arts du cirque de même qu'au parc Frédéric-Back. Selon les participants, ces deux endroits sont fréquentés par beaucoup de gens du quartier au sud de l'autoroute 40. Dans le cas du parc, la fréquentation ne fera que s'accentuer au terme de son aménagement.

## Une porte d'entrée unifiant le secteur

Les exercices d'idéation ont également permis de mettre en lumière un souhait que les participants ont exprimé en regard de l'opportunité que représente le réaménagement de la porte d'entrée de la rue Jarry Est : unifier le secteur.

### **Reconfigurer les voies de circulation**

Pour les participants, l'autoroute 40 ne représente pas seulement un obstacle physique et non sécuritaire, mais également une cassure pour le secteur. Plusieurs participants ont évoqué la nécessité d'atténuer celle-ci. La reconfiguration des voies de circulation ainsi que des aménagements sécuritaires pour les transports actifs pourraient contribuer à une meilleure intégration de la porte d'entrée à l'ensemble du secteur, selon les participants. D'autres y sont allés d'une idée encore plus ambitieuse : enterrer l'autoroute 40. L'objectif exprimé par les participants est néanmoins le même : améliorer la percolation entre les districts de Saint-Michel et de François-Perrault en misant sur des aménagements sécuritaires et en simplifiant les trajets.

### **Un lieu d'arrêt, un choix nécessaire pour unifier le secteur**

Des propositions ont été évoquées dans l'optique de s'approprier le secteur pour atténuer la barrière de l'autoroute 40. C'est en effet la volonté qui a été exprimée par les participants, celle de s'approprier la porte d'entrée de Jarry Est. Mais quelle forme prendrait cette appropriation ? À la question « L'entrée de Jarry Est devrait-elle être repensée comme un lieu de passage uniquement ou un lieu où il est possible de s'arrêter ? Pourquoi ? » les participants se sont prononcés majoritairement en faveur d'un lieu où l'on peut s'arrêter justement dans l'optique de se l'approprier et de tisser des liens avec les quartiers. Un lieu de passage ne favoriserait pas selon eux ce sentiment d'appartenance.



### **Quelle fonction pour cet espace?**

Les participants sont néanmoins conscients des nuisances que représente une autoroute sur pilotis à proximité d'un espace public et ils ont été nombreux à les souligner. En effet, outre les problèmes de sécurité énoncés précédemment, les enjeux de pollution de l'air et de pollution sonore ont été évoqués par les participants. Toutefois, il y a plusieurs à croire que ce n'est pas irréconciliable avec certains usages que pourrait avoir l'espace public. Certains ont parlé d'un lieu d'arrêt temporaire de type « pit stop » pour y prendre une pause. D'autres ont plutôt suggéré des usages ponctuels liés ou non avec les espaces sous l'autoroute : présence de camion de restauration, d'événements, d'un marché public, etc. Certains usages plus permanents pourraient même y être envisagés tels qu'un *skate park* ou des pistes et parcours de BMX sous l'autoroute.

Pour que cet espace devienne un lieu d'arrêt, ne serait-ce que pour un court moment – en attendant le bus, par exemple –, les participants ont presque tous évoqué des améliorations nécessaires concernant la qualité des aménagements de l'espace. Que ce soit en termes de mobilier urbain (bancs), d'éclairage sécuritaire ou d'aménagements paysagers verdoyants, il sera important que l'aménagement crée un contexte agréable pour s'y arrêter.

### **Élargir la perspective**

Pour unifier le secteur, les participants sont sortis du territoire ciblé par les pointillés des cartes à la page 4. Trois éléments élargissant la perspective du secteur pour l'unifier avec le reste du territoire ont été évoqués.

Premièrement, l'idée de créer une continuité entre le secteur de la porte d'entrée de Jarry Est et la Cité des arts du cirque ou encore le parc Frédéric-Back a été soulevée par plusieurs participants. Cette continuité pourrait prendre plusieurs formes : en améliorant les liens piétons et cyclistes, en y intégrant des éléments de rappels (arts, signalisation, kiosques d'information, etc.), en repositionnant la rue Jarry vers la Métropolitaine pour créer un grand espace en continuité avec l'îlot de la TOHU ou encore en prolongeant certaines caractéristiques du parc, jusqu'à l'espace public. Deuxièmement, les participants n'ont pas manqué de souligner que les liens de transports collectifs vers le métro D'Iberville devraient être améliorés. Enfin, il a été mentionné qu'une continuité commerciale de proximité dans le secteur, plus précisément sur la rue Jarry, contribuerait à désenclaver le secteur.

## Une porte d'entrée misant sur l'identité du quartier

L'identité que devrait revêtir la porte d'entrée de la rue Jarry Est est un aspect sur lequel les participants ont été appelés à s'exprimer. Les participants ont souhaité que ce lieu devienne un endroit dont ils sont fiers, auquel ils pourront s'identifier et qui aura une visibilité et un pouvoir d'attraction allant au-delà des frontières du quartier. Dans cette optique, les participants ont exprimé leur souhait que l'espace public réaménagé mise sur l'identité du quartier de deux façons : une identité portée par les citoyens et une identité artistique.

### Une identité portée par les citoyens

Les participants ont dit souhaiter pouvoir s'identifier à ce lieu en se rattachant à certains éléments du quartier importants pour eux.

D'abord, l'histoire du lieu revêt une signification particulière pour les participants et elle devrait se refléter dans le réaménagement de l'espace public. L'histoire du noyau villageois qui s'y trouvait non loin ou encore l'histoire plus récente d'un quartier ouvrier, de la carrière Miron de laquelle les pierres extraites ont servi à bâtir les quartiers autour. L'histoire également des luttes citoyennes qui ont mené à la fermeture de la cimenterie, puis du site d'enfouissement qu'était devenue la carrière ou encore à l'abandon du projet de biométhanisation. Si le parc Frédéric-Back qui sera complété en 2023 recouvre une partie de ce lieu rempli d'histoire, les participants souhaitent que des références à l'histoire du lieu se retrouvent dans l'espace qui en accueillera ses visiteurs.

Cette identité citoyenne n'est par ailleurs pas qu'axée sur le passé, elle mise également sur le présent. Les participants souhaitent que le lieu souligne la diversité culturelle et sociale qui maille les quartiers autour de la porte d'entrée Jarry.

### Une identité artistique

Le présent, c'est également une forte identité artistique dans le secteur, ont mentionné les participants. La présence du Cirque du Soleil, de l'École nationale de cirque et de la TOHU marque le paysage. Ce sont également des institutions qui attirent beaucoup de gens de l'extérieur et des quartiers avoisinants dans le secteur. Selon certains participants, la présence de ces institutions est actuellement peu visible, notamment à cause du mur le long de Jarry Est.

Les participants souhaitent que la Cité des arts du cirque s'ouvre davantage sur le secteur, entre autres en enlevant le mur, mais également en reflétant cette vocation dans la porte d'entrée Jarry. À ce propos, les idées ont été foisonnantes :

- Présence d'un monument ou d'une sculpture ;
- Animations saisonnières et thématiques à saveur artistique, ateliers de cirque ;
- Mise en lumière des lieux, notamment l'espace sous l'autoroute 40 ;
- Peinture des piliers de l'autoroute et présence de surfaces pour graffitis ;
- Un cinéparc sous l'autoroute ;
- Etc.

Les idées étaient nombreuses, notamment en ce qui concerne l'espace sous l'autoroute. Si a priori l'on pouvait croire que l'espace est rebutant, les participants estimaient qu'en réunissant certains ingrédients tels que la sécurité et la facilité d'accès et le sentiment de sécurité sous l'infrastructure, que ce soit au niveau de l'éclairage et de la solidité des matériaux, il deviendrait envisageable de le fréquenter.

## Conclusion

Le secteur de la porte d'entrée de la rue Jarry Est est un lieu en attente d'un vent de changement, un « no mans land » comme l'a qualifié un participant. Si plusieurs milliers d'automobiles y circulent tous les jours, les piétons et les cyclistes s'y sentent persona non grata. Le réaménagement du domaine public est une occasion à saisir pour sécuriser les lieux, créer des liens entre les quartiers et doter cet espace d'une identité forte, ont souligné les participants. Ils ont également exprimé leur souhait que ce lieu en soit d'abord pensé pour les résidents et que ces derniers soient invités à participer à son élaboration et à son animation.

Les trois grandes orientations découlant de la consultation contribueront à définir les assises d'une planification à venir pour le secteur. Les résultats de cette consultation en mains, l'arrondissement dispose d'un outil intéressant pour orienter la reconfiguration de cet espace.



## Annexe 1 – Commentaires et propositions de l'exercice d'idéation

À noter que les commentaires ci-dessous proviennent intégralement des napperons de notes des participants. Quelques corrections grammaticales et orthographiques ont été effectuées lorsqu'elles ne changeaient ni la structure et ni la nature des propos exprimés pour en améliorer la compréhension.

### **Question 1 : Manque-t-il quelque chose dans le diagnostic présenté par l'Arrondissement ?**

Il serait bien de maximiser l'accessibilité piétonnière pour que la communauté locale puisse fréquenter ces territoires avec aisance et sécurité. Rendre ces espaces sécuritaires et éclairés (ajouter voie piétonnière sur le coin de Crémazie et des écoles) pour rendre l'accès aux communautés à proximité.

- plus familial ?
- stationnements si pt intérêt fixe...
- vocation ou changement futur de la 40?
- Parc à chiens manquant dans le quartier
  
- Piste cyclable sur Jarry?
- Accès au vélo libre-service dans Saint-Michel
- transport collectif accessible et agréable
- bruit comme élément nuisible

- oui, on ne prend pas en compte la carrière Miron qui est à Montréal, le principal lieu où on dépose la neige
- Piste cyclable sur Jarry Est -> on ne mentionne rien là-dessus

Pas d'informations concernant les décisions déjà prises dans le cadre du PPU Jarry, par exemple, pas de pistes cyclables sur Jarry. Pas d'information sur la volonté du CESM de miser sur les transports actifs pour se rendre au parc. Peu d'infos sur les alentours du secteur visé afin de faire des propositions intégrées et cohérentes.

marquage pour les autos allant sur l'autoroute, camions de recyclage

problème de bruit/camions de CESM, problème de poussière, problème de stationnement coin sud-ouest, problème/désagrément dû aux travaux de réparation de l'A-40

Prendre en compte l'expérience vécue par les automobilistes

Travailler avec la STM, Accès au métropolitain (voitures), problèmes de stationnement, maison des sourds difficile louer la salle

- a) les usagers du transport en commun! Il faut non seulement pouvoir traverser en sécurité comme piéton, mais aussi pouvoir patienter 5, 10 15, ou 20 minutes dans un endroit hostile, bruyant et stressant, de jour, de soir, été comme hiver avec la gadoue qui revole
- b) Penser à l'intersection Papineau/Crémaçie aussi... les gens de Villeray voudront entrer au parc par le coin sud-ouest et pas nécessairement aller jusqu'à Iberville pour la belle "entrée signature"... Il faut prévoir un maximum d'accès, même à travers le maxi et le Canadian Tire... je ne veux pas avoir à consulter une carte sur Google avant de partir en pique-nique
- c) Penser à la longueur des tronçons de rue pour les piétons... si deux traverses sont espacées de 1km c'est trop long...

- étude démographique du secteur
- tendance sociodémographique

Il n'a pas été certaines activités qui peuvent être nocives pour la santé des citoyens du quartier : ex : Col Sel. Comment faciliter la circulation pour les personnes à mobilité réduite?

Comment se débarrasser du Métropolitain! (s-c)

Créer une High-Line sur la 40!

Définir la notion de porte, porte de quoi? Direction? Parler de l'entretien de l'échelle des sites (comparatifs); Parler de l'hiver...; Parler de Jarry dans son caractère, son ambiance, son expérience; c'est quoi Jarry Est?; L'AVENIR DE L'AUTOROUTE; démographie

De la question du bruit? De la biodiversité? Y a-t-il des animaux, ou y en aura-t-il avec l'arrivée du parc? Intégration de nouveaux développements résidentiels, ou commerciaux à proximité?

- quels développements à court, moyen ou long terme dans les quartiers au sud et à l'est?
  - à quand la reconstruction de la métropolitaine?
  - un projet de transport en commun est-il en réflexion?
  - combien de visiteurs / a en 2023 dans le parc Back?
  - quels accès prévus au parc?
- 

- présence communautaire à proximité
  - entrée parc en (...) et (...) versus en réseau routier lourd
  - Maison citoyenne/communautaire pour population à faible revenu
  - statistiques routières
- 

le besoin d'enfouissement de l'autoroute métropolitaine

---

- 1- un plan général de mise en œuvre (délai, budget, etc.)
  - 2- comprendre le fonctionnement des autres accès
  - 3- le volume d'usager (combien de personnes devront y passer)
- 

- oui, nombre d'accidents piétons, vélo, voitures, autres par intersection
  - présence des lumières/arrêt/où sont les passages sécurisés piétons, piste cyclable
  - où sont les écoles, CPE, lieux à haute fréquentation piétonne ou cycliste.
- 

le lien avec les transports en commun c'est-à-dire les arrêts d'autobus (et leur fréquence) les stations BIXI entre autres (accessibilité du territoire)

---

en savoir plus sur le giron des responsabilités fédérales, provinciales + privés présentes au sein et autour du secteur ciblé par le PPU

---

en savoir plus sur les modes de transport des citoyens du quartier: comment font-ils pour accéder au par cet à la rue Jarry? Il manquait également un portail du transport en commun aux abords du site.

---

lien avec le parc : accès continuité

- plus de détails sur les changements à venir : ex: déménagement centre de tri
  - + d'info sur l'ensemble du PPU (rue Jarry jusqu'à Pie-IX)
  - lien avec Villeray
- 

aspect sécuritaire port à confusion pour les automobilistes

---

- Présentation de l'accès du site (parc) vs les installations actuelles (écocentre, centre de tri...)
- Enjeux avec les installations près de la carrière (public-privé)

Affluence et prévision des affluences externes

transport en commun/vélo-piéton/

---

Mettre + l'accent sur les piétons

Non-sécurité + -> accès vélo

-> non sécuritaire

-> circulation automobile confuse

---

On parle énormément de ce qui se trouve directement au nord. Il est important de considérer les besoins et désirs de la population. L'importance de retirer l'impression « d'enclosé » et d'inaccessibilité. Cela inclut une étude sur la circulation. Est-ce que tout est nécessaire

---

- Définition identité secteur actuellement et quelle serait celle à prôner, à définir ou à renforcer?

- intégration de cet espace dans le tissu urbain? Quelle est la population/"clientèle" actuelle?

---

- Importance de la circulation piétonne.

- La population du quartier (c'est qui?)

---

Précision sur la pollution sonore (bruit) et la pollution de l'air (GES, particules fines, etc.). Accidentologie (nombre de piétons et cyclistes victimes du trafic).

Débits routiers actuels et scénarios d'impact sur la qualité de vie

---

Accessibilité. Un diagnostic au niveau du l'accessibilité au site. Le transport actif, le transport en commun, les

---

voies piétonnes. Comment accéder au site plus facilement sans l'automobile? Un site enclavé qui connaîtra bientôt une plus grande effervescence?

la diversité du quartier (résidents)

- raccordement au réseau cyclable existant?

- données d'une enquête origine-destination serait pertinent

- phases de développement: quels secteurs privilégier? Quels terrains appartiennent à la ville ou l'arrondissement?

- emprise privée versus emprise publique

Une plus grande préoccupation sur les enjeux liés au passage des piétons (très dangereux)

sécurité/aménagement

piéton/signalisation

cadastre/zone attribuée à quels domaines

Je me suis entièrement d'accord pour l'arrondissement

- Nombre d'informations sur les liens cyclables et l'importance de la continuité et du "raccordement" à ce qui est existant

- Qu'est-ce qui est privé, qu'est-ce qui est public et qui est responsable de quoi?

- La diversité des usages / nuisances liées au transit

## **Question 2 : Quel est l'élément du diagnostic qui est le plus important pour vous ?**

l'accessibilité du territoire (sécurité)

- sécurité des piétons + vélos

- pollution, bruit, poussière en permanence dans le secteur

- regroupement des familles (vocation de la TOHU + arts du cirque).

sécurité: traverse piétonne; éclairage; pistes cyclables

valorisation de l'identité du quartier de Saint-Michel verdissement

- Le fait qu'on pense aux cyclistes et aux piétons. Montréal est tout d'abord une ville de transport en commun (ou collectifs) et de piétons. Sur Jarry Est, ce n'est pas le cas.

++ Partage de la route (transport actif et voitures) et transport en commun

+++ Déplacements sécuritaires, y compris à vélo et à la marche

+ valorisation de la porte d'entrée du quartier + parc

sécurité générale pour tous: autos, piétons, transports en commun, vélos; meilleure signalisation, marquage dans les rues

Porte d'entrée/cité du cirque

l'aspect "barrière" de la métropolitaine; cohabitation voiture/piéton/cyclistes

collaboration avec tous les services, STM-voirie, Ville. Organismes communautaires

sécurité & liens avec le quartier; verdissement

le point de vue artistique pour tenter de plaire à tout le monde

La sécurité pour les écoliers et les aînés du quartier. Manque d'entretien des voies (rues Jarry-Crémaïe-1er-2eme-avenue 6e - 8e - etc.). Aucun projet/programme d'embellissement du secteur

L'insécurité que suscite le lien pour les piétons et les cyclistes. Espace de transit plus convivial

l'avenir de l'autoroute... comme donnée de base à toute idéation possible. (piétons/cycliste/art)

assurer l'accessibilité pour les piétons et les vélos. Sécuritaire et agréable

existence à long terme de la métropolitaine = maintien de la fracture urbaine

- lieu accueillant - invitant - non bétonné – a été en termes d'espace
- pavillon stylisé exposant les vertus du Parc et musée avec son (...)

La sécurité aux abords d'une autoroute. Tout projet doit tenir compte d'un danger potentiel

Compréhension des enjeux/opportunités que l'on veut attaquer

Les enjeux de sécurité dans les déplacements piétons et vélos, car si vous voulez aménager par exemple sous l'A40, bien il faut d'abord penser à faciliter l'accès donc prévoir des passages sécuritaires

- la sécurité piétonne et cycliste autour des espaces donnés
- lien avec le quartier - faire venir les citoyens dans le CESM

la cohabitation du transport déficient

Il s'agit des difficultés d'accès pour les piétons au secteur.

pas aménagé pour piétons & cyclistes

cloisonne autoroute 40

- accessibilité et sécuritaire vélo, piéton
- multiclientèle

créer un lien entre sud-nord -> piétonniers -> vélo

\*sécurité++ aux abords

Le transport actif ou tout simplement alternatif. L'automobile n'étant pas une solution viable à long terme, il est important de considérer la mise en priorité de certaines voies vs celles qui pourraient être réduites ou même retirées

circulation/accessibilité sans une révision de cet enjeu, la réussite et la viabilité à long terme est questionnable

Manque de connexion secteur nord-sud (Rupture de l'autoroute).

Les impacts du transit routier (automobile et camionnage). Les temporalités de déplacement en transport actif et collectif. L'absence de plain métropolitain de mobilité par le MTMDET. La répartition de l'espace public (% usager)

Le diagnostic le plus important est celui du point de vue du piéton et de son environnement

amélioration de la qualité de vie

la sécurisation des liens piétons

N'importe quelle amélioration qui ferait plus de place aux citoyens soit tenir compte des solutions envisagées du point (j)

L'aménagement des espaces sous l'autoroute 40

C'est l'aménagement

- Tout est ouvert!
- l'importance des piétons/cyclistes
- sous l'autoroute 40 - Quoi y faire?!

### **Question 3 : Identifier 2 traits marquants du secteur et du quartier qui devraient se refléter dans cet espace public**

des œuvres d'arts et référence avec l'interculturalisme du quartier Villeray/Saint-michel. Installer des infrastructures en lien avec le cirque, le théâtre et le spectacle.

- Regroupement familial/communautaire (écoresponsable)
- La verdure
- Histoire et développement du quartier de Saint-Michel (mobilisation/interculturel)
- Ancienne place de la voiture -> métamorphose nécessaire
- l'espace familial -> vie familiale
- la vision environnementale, culturelle et historique du quartier
- Dynamisme culturel de Saint-Michel
- La mobilisation citoyenne pour faire de Saint-Michel un quartier où l'on veut vivre. (volet historique)

1. Humain: implication communautaire, multiculturalisme, culture et arts, histoire et développement du quartier, familles, la cité du cirque

2. Nature: verdure, écoresponsabilité, valeurs environnementales

- visage multiculturel du quartier

- ouverture et effervescence dans le quartier en ce moment

Cirque; ce qui est propre à Saint-Michel (fondateur? Institut sourds & muets)

l'immeuble cirque & futur parc

que ce soit agréable d'y vivre et de le traverser, Penser à l'accessibilité pour tous

Quartier fracturé depuis trop longtemps (Nord-sud) donc il faut créer le plus de liens possibles et l'espace devrait être convivial.

1. Réfléter adéquatement l'histoire et la diversité sociale du quartier (multiculturel, sourds, etc.) et aussi sa nouvelle effervescence avec la présence du cirque. Respecter le tissu social existant (embourgeoisement en cours)

2. Besoin de créer des liens, car l'autoroute fracture le quartier, créer un espace agréable

la multiethnicté! Des activités socio-économiques qui traduisent la volonté et le désir de la communauté du secteur de et quartier de progresser et d'évoluer

Les arts du cirque. On devrait savoir dès les premiers abords qu'on entre en territoire circassien!

- végétation

- mouvement

le thème du cirque

le multiculturalisme

1. le thème du cirque

2. caractère multiethnique du quartier représenté

- créativité/arts du cirque

- cycle économique achevé (espace vert, carrière, dépotoir, recyclage, parc public)

sécurité accès vélo-piéton

stationnement des utilisateurs du parc

1- vitalité citoyenne + communautaire

2- incitation vélo marche

Milieu vert -> complexe environnemental

1) une intro au volet environnemental

2) représenter le quartier (histoire, diversité, etc.)

Note: une porte d'entrée est le premier contact avec un lieu, un événement ou une expérience. Ça doit être représentatif.

- Les cheminées de l'ancienne carrière

- Les arts du cirque

1. Lien avec le volet environnemental, le CESM. La cité des arts du cirque (1re revitalisation). Ex: le dessous de l'A40 végétal

2. représenter le quartier dans son histoire et son implication communautaire et citoyenne (diversité) dans l'arrivée du parc plus récemment (pas une expérience Apple, mais plutôt des aménagements qui reflètent l'histoire du quartier, revendication)

- le reverdissement du CESM

- les familles (jeunes familles 0-5 ans)

- l'appartenance au quartier de Saint-Michel;

- La fragilisation de l'immobilisation propre aux organismes communautaires

1. les arts : offrir une place aux arts publics?

2. Multiculturalisme: souligner les origines ethniques des citoyens et mettre en valeur leurs apports à la culture québécoise -> expositions, place pour un marché public, foire gourmande, etc.

passé/histoire du quartier: carrières

Importance du cirque

- dynamisme communautaire

- les carrières, source de fierté, mais aussi de mobilisation citoyenne
- un parc à l'image de la diversité culturelle et de la jeunesse
- Axé sur la solidarité et l'histoire
- Arts du cirque
- reverdissement, environnement
- carrière Miron

---

- cirque
- redonner aux citoyens

#### 1. Art public - cirque

statue pour l'entrée (Saint-Michel)

Aspect environnemental: verdissement

Passé agricole (jardins, ferme)

2. 2 cheminées, passé minier: carrière, multiculturalisme - diversité culturelle, solidarité citoyenne, jeunesse

----

#### Artistique, environnemental, diversité

- Le parc se développe et le potentiel d'affluence de celui-ci
- Grand potentiel, car population tout près, mais restant à l'extérieur du secteur à cause de l'autoroute (barrière)
- Présence de la TOHU, cirque soleil + école nationale de cirque. Ils sont très présents physiquement & dans esprit des gens
- diversité culturelle du quartier

---

- l'historique du lien avant la 40
- Le côté ludique du cirque

---

- La rencontre (des espaces du transport, des cultures, les quartiers)
- La verdure et la continuité végétale
- Le transport actif et la santé
- Percolation/porosité pour piétons

Le complexe environnemental de Saint-Michel et son nouveau noyau (TOHU, Cirque du Soleil, TAZ, stade de soccer, etc.) Deuxièmement, le potentiel que le quartier possède pour se forger une nouvelle identité

1. Tout le secteur de la TOHU. Le développement culturel

+le développement au Nord, le parc.

+Développement général/commercial du Jarry.

2. Creuser dans l'histoire du secteur (le patrimoine du site, histoire du quartier)

+potentiel du quartier à se forger une identité

marquage au sol de Jarry ancien

- artistique

- considérant la masse de béton dans l'environnement, il serait bien d'avoir des espaces verts

- avoir une harmonie générale ... et créée par des gens qui sont au cœur du quartier.

- Récupération, recyclage -> rendre + agréable

On n'a besoin de l'éclairage et de l'espace vert

1- le côté ludique du monde du cirque

2- l'histoire du quartier Saint-Michel (avant la fracture) provoquée par l'implantation de l'emprise autoroutière

1- la vie est un jeu: TOHU/cirque

2- grand projet collectif: nouveau parc pour (...), rêvons ensemble

- le lien et la continuité entre le secteur sud et nord de la métropolitaine

- un réseau d'espaces verts bien aménagé entre le quartier Villeray et Saint-Michel

c'est le parc

1. Côté ludique des arts du cirque

2. valorisation du passé industriel du quartier. Aspect ouvrier de développement (2 carrières...)

**Question 4 : L'entrée de Jarry Est devrait-elle être repensée comme un lieu de passage uniquement ou un lieu où il est possible de s'arrêter ? Pourquoi ?**

l'endroit aménagé devrait être un endroit où l'on peut s'arrêter, s'asseoir, profiter de l'espace et des installations

aménagées (parc à chien, fontaine, parc à jeux pour enfants). "food trucks", cafés mobiles, terrasses, etc.

- lieu possible d'arrêt, de divertissement -> rejoindre la vocation du cirque, des arts, etc.
- Faire descendre les vocations du parc et du cirque plus au sud

Lieux de passage, mais permettant l'arrêt pour les piétons, cyclistes, etc.

valorisation d'autres lieux à proximité comme destination

un lieu où il est possible de s'arrêter, car VSMPE (Jarry Est) est un lieu qui marque l'évolution de la ville de Montréal vers un milieu de vie durable et renouvelable.

Devrait être réaménagé pour laisser un espace aux deux vocations: passage vers le parc + TOHU et lieu où il est possible de s'arrêter temporairement. Aménagement sécuritaire et convivial.

sentiment partagé.

- certains: lieu de passage -> faciliter la circulation, la rendre agréable -> faciliter l'accessibilité au parc + la TOHU, etc.

- d'autres: lieu d'arrêt: faire une prolongation des vocations culturelles et écologiques et de l'étendre vers le sud un lieu où il est possible de s'arrêter avant d'entrer dans les quartiers. Il serait intéressant d'utiliser cet espace pour montrer que le quartier n'est pas seulement un endroit où vivent les familles à faible situation socio-économique.

Possible de s'arrêter -> permet de rassembler les gens et briser la frontière de l'A-40

Il faut que ce soit bien où on peut s'arrêter. À côté des espaces de création "institutionnels" (TOHU - Cirque du Soleil) il faut des espaces de création individuels, spontanés, citoyen. À moyen long terme, des lieux de passage uniquement tendent à devenir vétustes.

Il faut pouvoir s'y arrêter, mais penser encore une fois que les gens qui vont au parc ou ailleurs peuvent arriver en auto. Donc stationnement.

Un lieu où il est possible de s'arrêter. Toute la ville devrait être propice aux arrêts! C'est ce qui permet les rencontres et les vitalités urbaines.

- Lieu où c'est possible de s'arrêter. Sinon, les lieux de passage sont mal entretenus et se dégradent avec le temps

- Donner un sentiment d'appartenance et de fierté aux résidents locaux. Le cirque, c'est quelque chose! Il y a quelque chose ici, ce n'est pas plate comme Hampstead!

- Seul bémol: si on invite plus de gens venus de l'extérieur, cela peut nuire aux résidents locaux (afflux de voitures n'ayant nulle part où stationner et qui utilisent toutes les places sur la rue...) Donc planifier en ayant en tête les résidents du secteur d'abord svp! -> navette pour le parc?

Un lieu où il est possible de s'arrêter! Pour donner une meilleure visibilité et créer une image valorisante du secteur et du quartier!

Tant que l'autoroute y sera, le lieu de passage est inévitable. Mais pas obligé que ce soit laid et (...). Et cela n'empêche pas non plus que ce soit un endroit où on peut s'arrêter.

ça dépend:

- Si densification + importante, oui destination-lieu de vie+
- Si demeure espaces résidentiels/verdure-plutôt des

Pas forcément uniquement un lieu de passage, car ce serait bien de pouvoir profiter de tous ces espaces vacants. Pour les autos, il faut qu'il soit possible de s'arrêter.

Tant que la 40 et ses accès resteront en l'état, il sera difficile de faire de la Porte un endroit où s'arrêter.

Toutefois, il faudrait rendre cet espace plus attrayant. Cet espace pourrait être pensé comme une vitrine du quartier. Pour que les gens qui viennent au parc découvrent le quartier sous un autre angle. Les autos sur l'autoroute pourraient apercevoir des signes qu'ils passent à cet endroit. Si on souhaite que les gens s'y arrêtent, il faut prévoir les infrastructures qui vont avec (stationnements, accessibilité). Et il faut que ce soit sécuritaire - probablement à travers des gestes drastiques (démanteler bretelles, déplacer des voies).

la métropolitaine étant toujours présente, ce doit être un lieu de passage uniquement en raison du bruit de la pollution, de l'espace entrecoupé/découpé/haché

de s'arrêter parce que rendre la fréquentation attrayante bien boisée parce que volonté que les citoyens se l'approprient attrayant pour les touristes

possible de s'arrêter. Important de s'approprier

oui comme zone transport (...) parc surtout pour les jours de grand rassemblement

un lieu de passage avec des éléments d'arrêt: marché public sous l'A40, œuvres d'art public, beaucoup plus d'éléments verts (îlots chaleur) du gazon ce n'est pas suffisant!!

---

zone tampon, lieu de passage avec des éléments d'arrêt: sentiment à cause pollution sonore et automobile les gens ne resteront pas, mais passeront.

- banc, fontaine d'eau, circuit d'interprétation, plus de verdure, des éclairages (...) chaleureux (voir avec des artistes).

- mettre en place un concept global d'aménagement

- ralentir la circulation automobile

- un arbre en arbre à saveur arts du cirque

Cela devrait tout d'abord être un lieu de passage sécuritaire puisque le futur parc Frédéric-Back sera le lieu de rencontre du quartier

---

Les deux. Possible de s'arrêter, car la population est divisée par l'autoroute, la rue Jarry + Crémazie; c'est un point de rencontre important

où il est possible de s'arrêter: car l'espace est grand. Une "bonne partie" est une porte où on peut faire une pause avant de continuer son chemin

---

Passage vers le parc... pour s'arrêter au parc, ou à la TOHU, aménager le terrain vague

Un peu des deux: il faut attirer les gens de l'extérieur, mais il faut que le quartier se réapproprie cet espace! Pit stop symbolique touristique / incitant sécuritaire

---

un pit stop sympathique / porte d'entrée lieu de passage incitant avec informations accessibles pour résidents du quartier

Les deux, on ne peut pas virer le transit qui s'y fait. Par contre, le parc attirera des piétons et des cyclistes.

L'itinéraire se doit d'être ponctué de placettes et de mobilier urbain afin d'accorder tous types de population

S'arrêter pour valoriser l'utilisation d'un espace atypique urbain qui permettrait la rencontre des usagers. Par contre, hybride semble plus plausible dans ce contexte. Notion de "Parcours".

---

Ce n'est pas le meilleur endroit pour s'arrêter pour l'instant, mais si on enlève un peu d'asphalte, ça peut faire partie du site de la TOHU et Cirque du Soleil donc (on y reste).

Un lieu où l'on s'arrête: pour désenclaver, pour rendre moins dangereux, plus dynamique pour les commerces, etc.

L'entrée de Jarry Est devrait être repensée comme étant un lieu d'arrêt et un lieu monumental. Un lieu qui sert à la fois à atténuer l'effet de la circulation des axes autour, mais également de refléter les besoins du quartier et de sa population

---

-Entrée de quartier?

-un lieu possible de s'arrêter, mais difficilement.

-un potentiel d'étirer l'espace public de la TOHU

-hybride entre un lieu de transit et un lieu d'arrêt (un passage contemplatif)

-Faire un espace qui rappelle la présence du parc, de la TOHU

passage

plutôt un lieu de passage (mais agréable) parce que le principal attrait est au nord de l'emprise routière et une autoroute demeure une autoroute. Quoiqu'un lieu de type skatepark peut être approprié...

Ça doit être un point passant, invitant le passant à connaître qu'est-ce qui nous rend fiers de vivre à Montréal

un lieu où s'est possible de s'arrêter, car il introduit le quartier Saint-Michel, le Cirque du Soleil et le futur parc.

-Possible de s'arrêter. Pour profiter de l'espace disponible. Pour se reposer. Pour s'activer.

---

#### **Question 5.1 : Décrivez et donnez des exemples de liens qui pourraient être créés avec le quartier de Saint-Michel:**

l'interculturalisme, un espace qui appartient à tous et à toutes. Qui prône la diversité et qui l'encourage

famille, communauté, activités de rassemblement

souligner l'aspect multiculturel dans l'aménagement, favoriser les déplacements des Michelois, diminuer la fracture urbaine, faciliter les échanges, désenclavement

un lien environnemental, un lien espace vert, un lien implication

---

la population de Saint-Michel devrait être la clientèle cible (privilégiée) pour ce secteur donc pistes cyclables et voies piétonnes devraient faciliter l'accès est-ouest! Désenclavement créé aspect multiculturel, aspect environnemental, aspect familial + communautaire, favoriser le lien entre Saint-Michel et les autres -> diminuer la barrière de la 40 (séparation)

continuer à embellir et investir dans l'environnement du quartier

Faire participer les jeunes, les groupes communautaires aux travaux

Il faudrait créer des liens "sociaux" aussi. À la maison des sourds -> pas de lien avec Saint-Michel

Commerces de proximité près d'Iberville et visibles, car là c'est un no-mans-land. Des commerces au sud du Canadian Tire, c'est possible? Il faut à tout le moins retirer les murailles le long de Crémazie...

Rekräer le lien social avec le quartier Saint-Michel (par exemple les gens de la maison des sourds se sentent plus près de Patro le Prévost que de Carrefour Saint-Michel, mais ils doivent aller dans Saint-Michel pour les activités et sentiers)

diversité socio-économique

Lien de contraste/cassure avec les 2 côtés de Jarry

côté multiculturel?

Il faut que le projet reflète les besoins des habitants du quartier. Consulter les acteurs socioéconomiques (communautaires, commerces, écoles). Défi: trouver la façon de mobiliser les gens sur le projet. Il faut que les gens s'y intéressent, s'approprient le projet.

dans une partie de la réalisation, penser à faire affaire avec les entreprises, organismes et fournisseurs de services

le lien avec le métro Iberville

lien cycliste avec le parc François-Perrault

voies cyclistes est-ouest pour relier le quartier de Saint-Michel à Villeray Est. Lien avec le métro D'Iberville: par du marquage au sol sur les trottoirs, il serait intéressant de guider les piétons et les cyclistes vers le parc et la cité-du-cirque. De plus, améliorer ce passage par un bon éclairage urbain

ouvrir vers l'est le parc

lieu cyclable vers le parc François-Perrault

lien physique aux citoyens de l'est du nord et du sud

métro Iberville / funiculaire (monorail), Walt Disney, mixités habitation

- lien avec le Métro Iberville
- Plusieurs ouvertures (Nord-Est & sud)

Piste cyclable : lieu entre parc François-Perrault et le parc Frédéric-Back

- Plusieurs voies cyclables

Représentativité de la diversité culturelle et intégration des besoins des résidents

- Représentativité du quartier (des besoins du quartier)
- Lien métro
- culturel (sculpture)

avec l'état de Villeray (qui fait partie aussi du secteur) visites de groupes du projet est. De l'école, à pied, pour visiter les points d'intérêt

des murales pour rappeler l'histoire du quartier

les éclairages du quartier

- côté industriel et ouvrier du secteur
- écoles primaires et familles à proximité du site (en tenir compte dans la planification)

#### **Question 5.2 : Décrivez et donnez des exemples de liens qui pourraient être créés avec la rue Jarry**

beaucoup d'écoles, milieu familial, jeune, urbain, collectif, accessible en transport en commun, moderne, coloré, branché

réaménagement de la rue Jarry (dans le secteur) -> plus moderne, mais aussi reconfiguration des rues au complet dans les alentours pour favoriser la venue des gens

favoriser des commerces de proximité permettant et encourageant l'achalandage locale. Diminuer l'impact de la gentrification par des mesures attrayantes

un lien historique, un lien scolaire, un lien implication

Rendre la rue Jarry agréable tant pour les piétons que les vélos. Privilégier la circulation automobile pour le transport local et accès aux commerces (ex: la rue Saint-Hubert)

scolaire/familial, agréable autant pour les piétons que pour les autres, reconfiguration des rues pour peut-être avoir un secteur piétonnier, valoriser l'aspect historique, transport en commun

vers l'est, mettre des photos "style pancarte" démontrant l'évolution du quartier. Planter des arbres le long de la rue

Il y a présentement réaménagement + à l'ouest. Mais la rue n'est pas "belle" -> s'inspirer à Jean-Talon

Manque de vitalité commerciale. À part Maxi & Canadian Tire, il n'y a rien...

artère économique accessible universelle

Poursuivre le caractère commercial de Jarry

Poursuivre le caractère commercial et diversifié de la rue Jarry

il faudrait faire un lieu esthétique entre le design, la signalisation et la porte d'entrée vers le sud  
le vélo (piste cyclable)

-logement social

-faire un lien cyclable vers le Nord à partir du parc François-Perrault

-trottoirs plus larges

Un monorail au-dessus de l'autoroute

voies et pistes cyclables + prioriser les accès à pied! Trottoirs plus larges.

Rendre la rue Jarry + agréable pour les piétons petits commerces de proximité

Piste cyclable sur Jarry qui rejoint le parc

pistes cyclables, commerces de proximités, logements, verdure

Piste cyclable sur Jarry, Commerces de proximité, trottoirs plus larges, lien avec rues du sud, logements sociaux, +résidentiels

Projet de miser en valeur de la rue Jarry -> étiré (...)

point d'ignition du développement commercial (image) de la rue, seuil accueil

piste cyclable

l'aspect de l'effervescence commerciale et piste cyclable

une entrée corridor pour la TOHU et le parc, autre que celle existante

une artère est-ouest qui passe par plusieurs quartiers

- lien cyclable sécurisé

### **Question 5.3 : Décrivez et donnez des exemples de liens qui pourraient être créés avec la Citée des arts et du cirque**

statues, animations saisonnières/thématiques, espaces pour s'asseoir, rester, en liens @ les activités de la TOHU

lien cyclable, passage piéton, identification/signalisation claire, thématique flyé (cirque, artistique), éclairage flamboyant sous et sur la 40 pour signaler

un lien culturel

mettre en valeur l'entrée des arts du cirque avec des aménagements créatifs et lumineux

architecture + aménagements créatifs qui rappelleraient le cirque, peinture, sculptures immenses arches, etc.  
avec beaucoup de couleurs vives

organiser plus d'activités de quartier, même l'hiver pour développer un sentiment d'appartenance et de fierté aux habitants du quartier, ce qui augmenterait la loyauté envers les infrastructures

intégrer dans la thématique

Inviter les résidents à participer. Offrir des interprètes en langue des signes.

Monument ou sculpture qui annoncent la présence de la cité. Fêtes de quartier de la TOHU pourraient avoir des interprètes en LSQ! Plus d'activités hivernales à la TOHU! À l'année longue Svp.

lieu où art public est un mobilier urbain -> monumental

Des rappels du thème du cirque, une visibilité pour les gens/autos sur la cité des arts du cirque. Qu'on voit où on arrive.

Ouverture. Mobilier urbain en lien avec le cirque. Développement durable/démonstration. Œuvre d'art publique monumentale. Cité des arts du cirque présentement cachée, potentiel d'ouverture  
voir à la signalisation des éléments de mobilier urbain avec des éléments de cirque

- la décoration, la mise en lumière du lieu

- l'art public

- trottoir ludique/marquage au sol

Une statue de Saint-Michel coin autoroute 40 + rue Crémazie pour marquer l'entrée du quartier

Arts publics: surfaces pour graffitis, statues, etc.

Aménagement extérieur permanent de type cirque

Bien intégré déjà... arts publics trottoir ludique (grands pas) marquage aux sols

- art public

- déjà bien intégré

projection de l'aspect ludique, amusement

connecté ensemble/étendre vers la 40

ouvrir le site sur la zone, le reste du quartier. Ouvrir l'image de la TOHU/du cirque

éclairage et couleurs ludiques, tracées organiques, sentiers

Une richesse diversifiée à mettre à la disposition du public

couleurs et éclairages colorés, aménagements ludiques, tracés organiques piétonniers (suivre les déplacements naturels des piétons, raccourcis ...)

#### **Question 5.4 : Décrivez et donnez des exemples de liens qui pourraient être créés avec le parc Frédéric-Back**

vaste espace en relier, nature, encourage la pratique de tous les sports (volleyball, soccer, basketball) accès aux animaux et personnes âgées et aux cyclistes

la verdure (garder la maturité des arbres, bancs publics, fontaines), repenser les accès (moins autos + transports en commun), parc à chiens?

lien cyclable, passage piéton

un lien historique, un lien environnemental

mettre en valeur l'entrée du parc et sa vocation culturelle et de loisir avec la végétation sauvage et espace d'art public

faire un rappel historique de l'ancienne carrière (expositions, photos, etc.), sports/patinoire/racks à vélos écologiques, maintenir la verdure, fontaine, bancs agréables pour les piétons. Kiosque de locations de vélos triporteurs

piste cyclable à travers le parc pour rejoindre le côté nord du quartier plus sécuritaire que d'emprunter la rue Papineau vers le nord

prolongement du parc / entrée du parc. Début des sentiers, du verdissement.

Améliorer les accès. Présentement, rue Papineau et derrière la TOHU

le parc est assez sauvage et en friche. J'aimerais que l'espace vert garde ce caractère sauvage / non-aménagé. Il faut pouvoir accéder au parc de partout par des sentiers piétonniers & cyclables.

Besoin de liens cyclables entre la ville et le parc (déjà ceinturé, mais en boucle...). L'Espace vacant devrait être le début, l'entrée du parc, car on ne sait pas que ce parc existe, on ne le voit pas! Garder le cachet "friche"/sauvage de la végétation actuelle. Ne pas faire des tulipes en rangée.

Avoir plus stationnement pour vignette pour personne handicapée. Débarcadère du transport adapté

Un rappel de l'œuvre de Frédéric Back?

Diversifier végétation: pratiques d'entretien plus écologiques, végétation indigène. Accessibilité pour tous (personnes âgées, handicapées...) : navette? Parking? Le site pourrait devenir une sorte d'arrondissement <- destination métropolitaine.

stèles qui représentent des éléments importants, tyrolienne

les accès vers le parc seraient aménagés dans une optique de reverdissement

Signalisation des accès liens possibles, sécuriser les accès intermodaux

Améliorer les accès au parc: à pied, en vélo et en autos (affronter les arrêts de la STM du début du parc)

Plusieurs entrées sud pour accéder au parc (indication)

parc François-Perrault, trottoir + large, accès du sud vers le parc. Signalisation montgolfière, gros jeux, accès à pied, vélo, auto, fermette urbaine

- Améliorer l'accès en vélo, à pied en autobus

- Plusieurs entrées

- Plus d'indications ex. à partir du métro Iberville

- Trottoir ludique (marquage au sol) à partir du métro

- Fermette urbaine

Aspect développement durabilité à l'image du "design" de la TOHU & de l'écocentre. Construction LEED

Que le parc déteigne sur l'entièreté du quartier. Un parcours vert peut-être avec différents secteurs du quartier

Tout l'aspect environnement/parc/verdure/transport actif

- un air de repos, d'espace de rassemblement pour événements tels : concerts.

verdissement et lien cyclable

téléférique sur le parc

Un nouveau parc à l'image du parc Jarry et du Mont-Royal (accessibilité disponibilité des espaces)

- réseau verdi, coulée verte, réseau de parc, aménagement avec fontaines et jets d'eau

#### **Question 5.5 : Décrivez et donnez des exemples de liens qui pourraient être créés avec l'espace sous l'autoroute 40 et vers les quartiers sud**

lumineux, coloré, food truck, urbain, sécuritaire, accessible

manque flagrant de lumière, d'aération; rendre l'espace beau/piétonne/aime l'idée des marchés publics

lien vert, contraste voiture/verdure, lien signalisation vers la TOHU et/ou le parc

un lien vert, un lien relaxant et plaisant, un lien social

faciliter l'accès entre le sud et le nord et le rendre sécuritaire. Lumineux. Arts sous la 40.

lumière +++; lien vert (contraste voiture/verdure) répétition d'arches lumineuses de diff. couleurs avec une vocation ou symboles différents. aménagement d'un espace pour les marchands temporaires (foods trucks, café ambulant, etc.), activités ponctuelles ou saisonnières pour maintenir les lieux propres et beaux en plus d'avoir des thématiques diverses

améliorer l'accès vers les quartiers sud. Mettre l'espace sous l'autoroute à la disposition des citoyens surtout les jours de déneigement. Mural d'art urbain impliquant les jeunes du quartier. Couleurs mais pas trop enfantin.

Lien parallèle 40 - un grand corridor où l'on chemine et où l'on voir des murales/installations représentant les différente points d'intérêt de chacun des quartiers (ex. des motifs de cirque sur les colonnes sous l'A-40 à la croisée de Jarry). -> Devenir un grand axe pour le transport actif sous l'A-40 (piste cyclable + piétons) underline -> Ajouter des installations sonores pour changer le bruit. Le Parallèle 40 a fait des travaux en phase 1 et 2 entre

Saint-Denis et Henri-Julien. En phase 3, des démarches sont en cours avec Grasset/CCQ pour faire une zone entre Christophe-Colomb/Saint-Hubert. D'autres organismes ont de l'intérêt pour des zones plus à l'Est CILEAU, écoquartier Saint-Michel, TANDEM). La porte d'entrée à Jarry Est pourrait agrandir la zone de murale déjà en place et s'inscrire dans cet axe plus grand. La Soradi organise aussi un projet de corridors vers dont le parallèle 40 fait partie et qui permet de connecter différents projets de verdissement entre eux. L'axe de la Métropolitaine a une énorme potentiel pour devenir un couloir actif et connecter différents axes entre eux. Réaménagement du terrain au N-E de Christophe-Colomb / Crémazie à venir en 2017. À coordonner peut-être...? Accès piéton difficile: Mettre passerelles? Piste cyclable sous l'A40?

---

enterrer la rue Jarry sous la 40 (sans enlever les liens avec Boul. Crémazie). Élever aussi Boul Crémazie au nord au même niveau que la 40. Ainsi, il y aura juste Crémazie au Sud à traverser et on aura un espace entier à partir d'en dessous de la 40 jusqu'à la TOHU

---

Réparer. On a tjs l'impression qu'un morceau va tomber. Activités, oui, mais penser aux résidents du quartier d'abord.

---

Un cinéparc "apportez votre vin" (piéton). Piste de BMX avec des jumps (en terre). Marché Public. Il faut que ce soit le + intuitif possible...

---

Lien avec parallèle 40 -> axe d'arts visuels Est-Ouest. Piste cyclable sous la 40 (corridor transport actif) Installations sonores pour changer le bruit (chants d'oiseaux). Espace de stationnement gratuit pour les journées de chargement de la neige. Cinéma en plein air apportez votre chaise. Piste de BMX avec des jumps en terre. Marché Publics.

---

Encourager, favoriser plus de projets/activités socio-économiques, selon les besoins de la communauté de ces quartiers. Un budget qui ressemblerait sensiblement à celui de certains autres arrondissements déjà plus avantageux à bien des égards. Mobiliser et intéresser les citoyennes et citoyens du secteur et du quartier

---

Des voies piétonnes & cyclables larges - ouvrir le passage nord-sud pour casser la fracture de la 40.

---

Réutiliser des conteneurs pour installer des commerces sous l'autoroute 40. Pour installer un marché public, il faudrait que ce soit plus propre (perception)

#### piste cyclable

---

Aménager des espaces sécuritaires pour piétons et vélos: ex: synchronisation faite en fonction des vélos, et piétons. Entre les axes De Lorimer et D'Iberville, aménager 2 axes N/S pour piétons et vélos exclusivement. Ex2: feu sur demande juste pour aller aux commerces, services et parc au nord de l'A40

- 
- Aménagement d'un marché public
  - Espaces récréatifs

#### Bâtir sous l'autoroute

---

Aménager un espace pour un marché public sous l'autoroute. Marché public. Il m'apparaît important également de bien éclairer le secteur

#### Aménagement sous l'autoroute

---

Verdissement, atelier de cirque, marché public, zone d'arrêt touristique, Pit stop, peinture pilier/art

#### Peintures piliers MU

- 
- lien
  - Terrain Ados aménagé
  - murales + de 100 piliers
  - peinture au sol (caoutchouc couleur)
  - espace sport ados (hockey cosom, basket, soccer)
  - skate parc
  - ring pour ateliers cirque, entre les piliers (fil de fer, bungee, trapèze)

#### -Aménagements sous l'autoroute ludique

---

Terrains de sports, marchés, patinoire, mais doit être sécurisé

- 
- verdissement

---

inspiration (Van Horne, Saint-Laurent)

- 
- Ateliers de cirque sous l'autoroute entre piliers
  - Éclairer

---

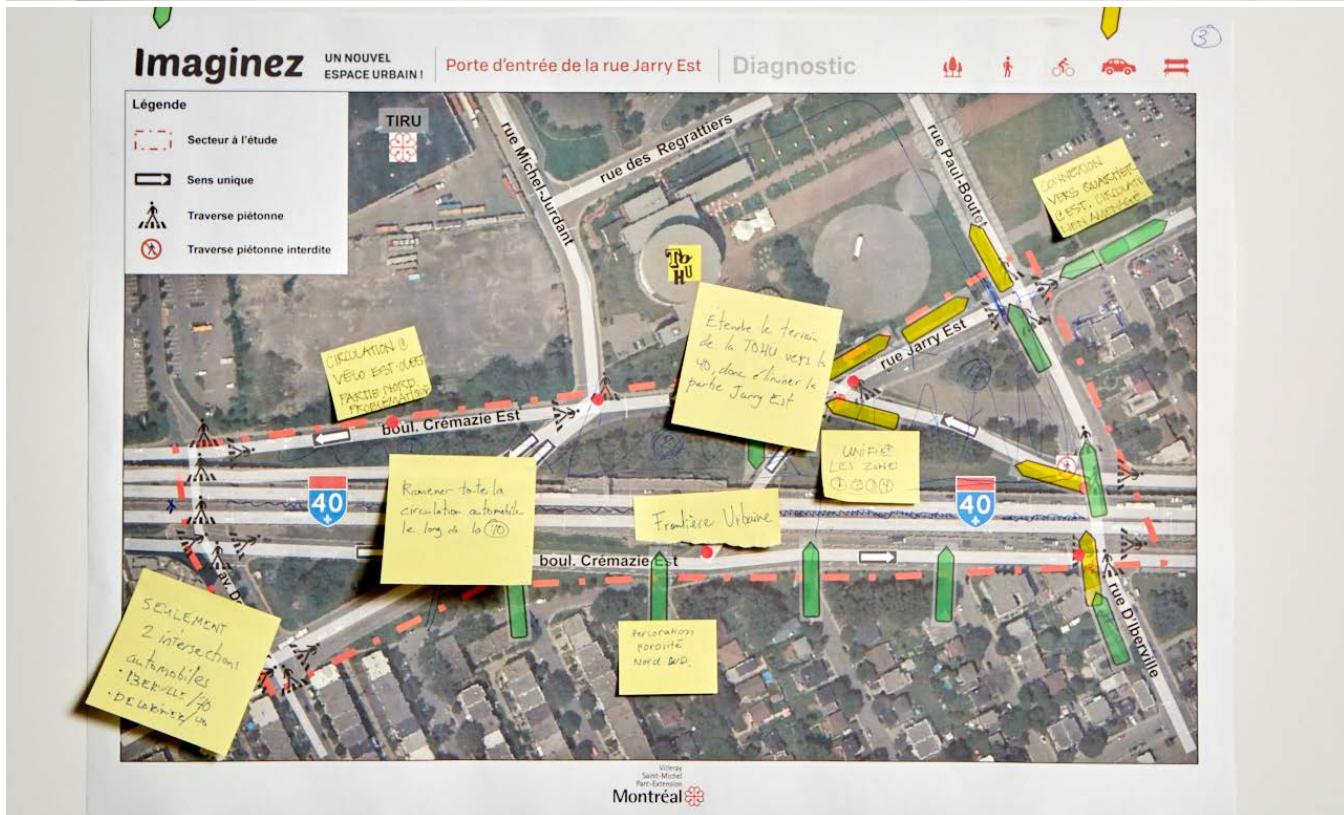
"Illumination" de ce "no-man 's-land". Éclairage, définir une vocation fonctionnelle

- un espace dédié au piéton et au cycliste. Pour faciliter le déplacement nord-sud ainsi que est-ouest  
 en faire un lieu pour les piétons et cyclistes pour faciliter la circulation et l'accessibilité générale. Backdrop de la TOHU
- 
- accès facile pour transports en commun du métro vers le nord
- 
- Plus d'éclairage, c'est pas sécuritaire
- 
- lien piétonnier sécurisé et + organique
- 
- des navettes passant de Jean Talon (de Lorimier et D'Iberville) à toutes les 30 minutes vers la TOHU et le parc
- 
- diversifier les aménagements avec diverses vocations et accessibilité à tous
- 
- service de navette (à développer, pour attirer les gens et familles dans le parc) -> trajet en boucle Papineau et de Lorimier
- 
- passages piétonniers sécuritaires
- 

**Compilation des points problématiques ciblés par les participants à l'aide d'autocollants rouges sur une carte du secteur**



## **Cartes annotées par les participants**





The image shows an aerial view of a street intersection in Montreal, specifically at the Porte d'entrée de la rue Jarry Est. The map includes labels for 'rue Michel-Jurant', 'rue des Régatiers', 'rue Paul-Bout', 'rue Jarry Est', 'boulevard Crémazie Est', 'boulevard Paul-Bout et Michel-Jurant', and 'rue D'Iberville'. A large green arrow points from the bottom left towards the intersection. Handwritten notes and diagrams are overlaid on the map, suggesting various urban planning ideas:

- A yellow sticky note in the center says: "Déplacer les Y pour que la rue Jarry et la Crémazie fassent main basse sur le boulevard Paul-Bout et Michel-Jurant Espace Libre entrée rue pas près de la 40".
- A yellow sticky note on the right says: "Seul coin de Rue accessible et sécuritaire pour instaurer une traverse piétonnière vers les fermes aménagées (Crémazie / des Écureuils)".
- A yellow sticky note at the top right says: "Porte aux étudiants de l'école primaire".
- A yellow sticky note on the left says: "passage piéton vers où ?".
- Other notes include: "boulevard Paul-Bout et Michel-Jurant Espace Libre entrée rue pas près de la 40", "boulevard Paul-Bout et Michel-Jurant Espace Libre entrée rue pas près de la 40", "boulevard Paul-Bout et Michel-Jurant Espace Libre entrée rue pas près de la 40", "boulevard Paul-Bout et Michel-Jurant Espace Libre entrée rue pas près de la 40", and "boulevard Paul-Bout et Michel-Jurant Espace Libre entrée rue pas près de la 40".

**Légende**

- Secteur à l'étude
- Sens unique
- Traverse piétonne
- Traverse piétonne interdite

UN NOUVEL ESPACE URBAIN !

Porte d'entrée de la rue Jarry Est

Diagnostic

Villeray-Saint-Michel-Parc-Extension

Montreal



## Annexe 2 – Commentaires et propositions de la page Facebook

À noter que les commentaires ci-dessous proviennent intégralement de la page Facebook de la démarche. Quelques corrections grammaticales et orthographiques ont été effectuées lorsqu'elles ne changeaient ni la structure et ni la nature des propos exprimés pour en améliorer la compréhension.

Comment imaginez-vous la porte d'entrée de la rue Jarry Est de demain? L'arrondissement souhaite connaître vos idées afin d'élaborer une vision pour l'avenir de ce lieu. Partagez vos suggestions et commentaires!

Difficulté de déplacement pour les piétons.

Il faudrait considérer le secteur de manière plus large (plus que les pointillés) pour trouver des solutions pour le secteur.

Saviez-vous qu'une nouvelle partie du parc Frédéric-Back (anciennement le parc du Complexe environnemental de Saint-Michel) ouvrira ses portes en 2017, ce qui en fera le 2<sup>e</sup> plus grand parc de Montréal après celui du mont Royal.

De nombreux visiteurs fréquenteront la rue Jarry aux intersections de Crémazie et D'Iberville. Quelle impression souhaitons-nous qu'ils aient de l'entrée du quartier de Saint-Michel ?

Présentement, les accès aux parcs ne sont pas bien définis. Le parc n'étant pas en bordure de la rue Jarry, il faudrait pouvoir indiquer l'emplacement de l'accès principal à partir de cette rue.

Le secteur constitue la porte d'entrée vers un pôle culturel et récréatif que sont la Cité des arts du cirque regroupant la Tohu, le siège social du Cirque du Soleil et l'École nationale de cirque et le parc Frédéric-Back de même que vers le quartier de Saint-Michel. Quelle identité, quel caractère souhaitons-nous donner à ce secteur?

Il faut favoriser la fierté et le sentiment d'appartenance des Michelois et que notre quartier deviennent un «pôle touristique» récréo-culturel pour les autres Montréalais, comme nous on va sur le Plateau, au Centre-ville, au Parc du Mont-Royal, etc. IL NE FAUT PAS SEULEMENT QUE ÇA SOIT L'ENTRÉE DU PARC OU DE LA RUE, MAIS L'ENTRÉE DU QUARTIER SAINT-MICHEL !

L'autoroute métropolitaine est souvent perçue comme une cicatrice urbaine pour le secteur. De quelle façon pourrions-nous aménager les espaces pour en faire un atout? Des exemples inspirants existent! En voici quelques-uns.

Un parc sous le Métropolitain, ça serait bien.... le gros problème, c'est qu'ici, vu que pour l'autobus 193, ils ont ajouté un arrêt, il y a moins de stationnements pour les résidents de la Maison des Sourds. Il y a un stationnement souterrain, mais juste 22 places payantes... c'est quand même assez plate pour ceux qui ont une voiture.... On aurait espérer une entente avec le SÉPAQ pour pouvoir stationner sous le Métropolitain, comme on pouvait faire autrefois. Et si on met un parc, il va vraiment falloir consolider la structure qui part en morceaux régulièrement.... c'est vraiment laid en dessous.

Viens de lire cette autre possibilité dans l'Actualité. (Image D)

(Image A)

(Image E)

On sait qu'il y a beaucoup de circulation sur Crémazie, donc il serait bien d'inciter les piétons à accéder à cet espace en toute sécurité! Question de rendre cet endroit plus accessible aux habitants de la zone surtout!

(En réponse au commentaire précédent) Très belle idée - surtout que des écoliers la traversent à cette hauteur, pour aller à l'école. De tels traitements incitent aussi les automobilistes à ralentir. C'est sans doute la seule zone scolaire qui permet du 50 km heure au Québec!

En effet, aucune limite de vitesse à la hauteur de l'école Saint-Bernardin, c'est tellement dangereux !

(Image F)

Des idées très inspirantes ! Je pense que l'aménagement des abords de la métropolitaine (accès et sécurité pour les piétons et vélos) et des espaces sous l'autoroute est incontournable si on veut que ce projet de porte d'entrée soit un succès et attire des gens dans le coin. Actuellement, c'est peu accueillant et très dangereux. Il pourrait aussi y avoir un terrain pour jouer au hockey cosom.

Tout sauf des stationnements !

Un petit parc à chien serait une idée aussi ! Il n'y en a aucun à proximité.

Connaissez-vous bien le secteur de la porte d'entrée de Jarry Est? Pour le découvrir ou le redécouvrir sous un nouvel angle, prêtez-vous au jeu du parcours exploratoire!

plus de traverses piétonnes. plus d'accès!

Ce secteur n'est en ce moment, ni piétonnier ni cyclable ! Les accès sont extrêmement difficiles de l'ouest et du sud. Il faudrait élargir le trottoir nord du boul. Crémazie et créer une piste cyclable entre les rues

De plus ces changements doivent s'arrimer avec le plan de déplacement local de l'arrondissement. Il ne sert à rien d'avoir un tronçon cyclable si il ne connecte pas avec le réseau du quartier.

Vous sentez-vous en sécurité lorsque vous vous déplacez dans ce secteur? Selon vous, quels aménagements devraient être prévus pour rendre cette zone plus sécuritaire? La parole est à vous!

Sur le coin de la rue des Écores et Crémazie. De cette façon, les citoyens de la zone sud auraient un accès sécuritaire et visible aux automobilistes! (Image A)

Sans oublier ces fameux panneaux de signalisation qui donne priorité aux piétons sous peine d'amende (Image B)

Je constate aussi que les lignes qui signalent la présence d'un passage piétonnier aux coins de rue des artères sont à peine visibles ou inexistantes (Crémazie/D'Iberville) (Jarry/Iberville) (Image C)

J'aurai opté pour une réduction de vitesse à 40 où des ralentisseurs routiers, mais ça doit être beaucoup plus compliqué à instaurer!

Éventuellement, si cette zone devient la porte d'entrée du parc et que de nombreux piétons et vélos y affluent, il faudra revoir les limites de vitesse dans le coin. Sinon, les automobilistes continueront de se comporter comme s'ils étaient sur une autoroute. D'ailleurs, aucune limite de vitesse vis-à-vis de l'école Saint-Bernardin située sur Crémazie entre la 6<sup>e</sup> Avenue et la 8<sup>e</sup> Avenue. C'est tout simplement inacceptable.

Traverses avec feux prioritaires pour vélos et piétons. Piste cyclable sur Jarry d'un bout à l'autre. Réduction de limite de vitesse.

Toutes d'excellentes suggestions ! Je rajouterais : luminaires et abri

Tant qu'à y être, il y a un magnifique bâtiment ancestral complètement abandonné non loin de là. Ça serait une belle opportunité d'en faire quelque chose d'utile... Ça aussi, ça ajouterait à la sécurité (risques d'incendie, personnes qui y logent en infraction, etc.)

Non pas en sécurité pantoute!! J'habite juste de l'autre côté et je déteste me rendre à la Tohu à pied avec mes enfants, la traversée est tout simplement épouvantable et dangereuse!!!!!!

N'oubliez pas que vous inscrire pour participer à l'atelier d'idéation! Deux plages horaires vous sont proposées le 17 octobre à la Tohu, soit en après-midi, soit en soirée. Choisissez le moment qui vous convient le mieux! Halte-garderie disponible en soirée.

Porte-monument artistique aux entrées dans les deux directions, traverses de piétons en pavé uni coloré, signature culturelle et sociale (organismes du quartier, loisirs, culture), présence du multiculturalisme (sans oublier personne, y compris les Canadiens Français), rappel visuel du nouveau parc et liste des aménagements disponibles dans le parc, luminaires. IL NE FAUT PAS SEULEMENT QUE ÇA SOIT L'ENTRÉE DU PARC OU DE LA RUE, MAIS L'ENTRÉE DU QUARTIER DE SAINT-MICHEL ! Il faut favoriser la fierté et le sentiment d'appartenance des Michelois et que notre quartier deviennent un «pôle touristique» pour les autres Montréalais, comme nous on va sur le Plateau, au Centre-ville, au parc du Mont-Royal, etc.

Tant qu'à y être, il y a un magnifique bâtiment ancestral complètement abandonné non loin de là. Ça serait une belle opportunité d'en faire quelque chose d'utile et de préserver cet héritage architectural et patrimonial... Ça donnerait plus de vie à ce coin du quartier.

Souhaitez-vous que l'aménagement du secteur favorise une plus grande proportion de végétation? De quelle façon pensez-vous que cela devrait être fait?

Je suis entièrement d'accord avec l'idée que la végétation reprenne la place qui lui revienne, mais pour ce faire encore faudrait-il que de l'asphalte disparaisse. Le transit de Crémazie allant vers l'ouest pourrait passer sur Iberville direction nord ainsi que celui de Jarry direction est afin d'unir les secteurs A-B-C. Le passage pour piétons et vélo en serait grandement facilité.

Images associées aux commentaires :

Image A



Image B



Image C



Image D



Image E



Image F

