



**REGROUPEMENT EN AMÉNAGEMENT  
DE PARC EXTENSION**

**Mémoire du Regroupement en aménagement de Parc-  
Extension dans le cadre de la consultation publique sur**

Plan de transport de Montréal 2007  
*Réinventer Montréal*

Commission du conseil municipal  
sur la mise en valeur du territoire,  
l'aménagement urbain et le transport collectif

---

Regroupement en aménagement de Parc-Extension (RAMPE)  
rampe.info@gmail.com

© 2007

## Présentation du RAMPE

Le **Regroupement en aménagement de Parc Extension (RAMPE)** existe depuis 1990. Il est un regroupement d'organismes du quartier Parc-Extension travaillant de concert afin d'améliorer la qualité de vie de la population du quartier par le biais d'actions en matière d'aménagement urbain et de développement communautaire. Le RAMPE est composé de 18 organismes membres provenant de divers secteurs d'intervention incluant le développement social, l'habitation, l'aménagement urbain, l'environnement, le développement durable, développement économique communautaire, l'intervention auprès des jeunes, des familles, des femmes et des communautés ethnoculturelles (voir la liste des membres à l'annexe 5). Le RAMPE, au cours des dix-sept dernières années, a produit plusieurs analyses et propositions sur des enjeux locaux de développement et continue de jouer un rôle de premier plan sur les projets structurants pour le quartier. Ainsi, c'est en tant qu'acteur de quartier que le RAMPE désire faire entendre son point de vue sur le Plan de transport de la Ville de Montréal. En tant que regroupement avec un large éventail de membres, le RAMPE représente une voix importante dans le quartier. Il a acquis au cours de ses interventions précédentes sur les dossiers d'aménagement touchant Parc-Extension une expertise et une connaissance approfondis des défis urbanistiques présents dans le quartier.

## Commentaires généraux

Avant même de détailler nos commentaires sur les éléments du Plan de transport de Montréal, nous tenons à exprimer notre appui à la démarche de la Ville de Montréal visant l'élaboration et la mise en œuvre d'un Plan de transport. Nous appuyons également la volonté de la Ville de Montréal, exprimée à travers l'énoncé de la Vision du transport, de « réduire la dépendance à l'automobile en misant sur un usage accru du transport en commun et des transports actifs »<sup>1</sup>.

Toutefois, la lecture du projet de Plan de transport permet de constater plusieurs contradictions importantes qui ont été soulevés par le Conseil régional de l'environnement de Montréal (CRE-Montréal) et qui risquent de miner le plan de transport. Ainsi, pour faire écho aux points soulevés par CRE-Montréal et pour appuyer ce dernier, le RAMPE tient à souligner ces éléments:

- L'absence d'orientations et d'objectifs précis et quantifiés concernant la réduction du nombre de déplacements automobiles à Montréal :

---

<sup>1</sup> Ville de Montréal (2005). Service des infrastructures, transport et environnement. Direction du transport – planification et grands projets. Division du transport. *Plan de transport de Montréal, vision et objectifs*. Disponible sur Internet : [www.ville-montreal.qc.ca/plandettransport](http://www.ville-montreal.qc.ca/plandettransport)

- Des orientations et objectifs visant à faciliter le transport des marchandises sans aucune volonté de réduire l'impact du transport de marchandises à Montréal :
- L'absence d'orientations et d'objectifs relatifs à la tarification du transport en commun :
- L'absence d'orientations et d'objectifs clairs à l'égard de l'offre et de la tarification du stationnement :
- L'absence d'objectifs quant à la part modale du transport en commun, du transport actif et de l'automobile :
- L'absence de lien entre le plan de transport et les objectifs de réduction des émissions de GES de la Ville de Montréal.

Cela étant dit, le RAMPE présentera dans les pages qui suivent son point de vue par rapport au quartier de Parc-Extension, car son expertise ce rapporte d'abord et avant tout à ce territoire, Donc, en ce qui concerne le quartier de Parc-Extension, le plan de transport comporte certaines lacunes importantes et un manque important de précision sur plusieurs points. Le RAMPE souhaite diriger l'attention sur certains points que nous considérons prioritaires, soit :

1. Les déplacements en vélo dans le quartier :
2. La sécurité des déplacements en vélo et à pied ainsi que la gestion de la circulation routière :
3. L'aménagement des abords de la Gare Jean-Talon comme carrefour des modes de transport.

Ainsi, le RAMPE confirme sont parti pris pour les modes de transport alternatifs, particulièrement le vélo et la marche. Le RAMPE voit dans ces modes alternatifs des solutions permettant d'améliorer l'accès au quartier pour permettre le désenclavement de Parc-Extension.

Quelles que soient les interventions envisagées, le RAMPE considère que la planification de celles-ci doit se faire avec les acteurs et résidents du quartier afin de répondre aux besoins des gens qui habitent, travaillent et vivent à Parc-Extension. Le RAMPE pense que les modalités d'implantation du Plan de transport dans le quartier soient assujetties à la *Politique de consultations et de participation publique*<sup>2</sup> de la Ville de Montréal. Cette dernière établit les principes et les objectifs de consultations et de participation publics.

---

<sup>2</sup> Disponible sur Internet : [www.ville.montreal.qc.ca/consultation](http://www.ville.montreal.qc.ca/consultation)

## 1-Les déplacements en vélo dans le quartier

### 1.1. Voies cyclables

#### Mise en situation

Le quartier de Parc-Extension est très démunie en matière d'infrastructure pour le vélo. Il n'existe aucune voie cyclable et les stationnements à vélo se font rares. Le Plan de transport propose un seul tronçon de piste cyclable pour le quartier Parc-Extension, sur la rue Jarry, se terminant à la rencontre d'un boulevard à forte circulation automobile, le boulevard de l'Acadie. Ainsi, en analysant la carte des projets prioritaires des voies cyclables, on constate que les voies projetées ne permettront que peu à créer des liens cyclables avec les quartiers voisins. Pourtant, la création de voies cyclables est une bonne occasion pour contribuer au désenclavement du quartier, il serait donc important d'y voir. Dans le quartier, se sont surtout les jeunes qui s'adonnent au vélo. Il est donc impératif de bien cadrer la pratique de cette activité afin d'en augmenter la plaisance et diminuer les risques d'accidents et de blessures.

#### Recommandations

Le RAMPE recommande l'implantation de voies cyclable permettant aux gens du quartier de circuler à vélo dans le quartier et dans les quartiers avoisinants de façon agréable et sécuritaire. Il faut donc voir à la création d'un réseau de voies cyclables bien intégré. Plus il sera sécuritaire de circuler à vélo, plus les gens seront incités à le faire. Les rues de Parc-Extension sont particulièrement étroites, ce qui rend très difficile la cohabitation actuelle vélo-auto. Par ce fait même, une étude plus poussée que celle entreprise par le présent mémoire est nécessaire afin de voir exactement où et sous quelle forme pourrait s'implanter des voies cyclables dans le quartier de Parc-Extension. Cependant, le RAMPE propose ici quelques principes et objectifs à garder en-tête lors de la planification de voies cyclables :

- S'assurer qu'un accès cyclable à niveau ou sous forme de viaduc – sans marches et sans ascenseur – et accessible aussi aux piétons, s'implante pour rejoindre le pôle créer par le développement de la cour de triage d'Outremont;
- Créer des entrées sécuritaires dans le quartier, c'est-à-dire attribuer et définir clairement la place du vélo sous les viaducs qui doivent être franchi afin d'entrer et sortir du quartier (Parc – Jean-Talon Ouest – Jarry Ouest);

- Planter des chaussées désignées pour la circulation en vélo à l'intérieur du quartier. Les rues suggérées sont Wiseman vers le nord et Outremont vers le sud;
- Prioriser l'implantation de la voie verte le long de la voie ferrée et le tronçon sur la rue Jarry afin de lier Parc-Extension au réseau cyclable montréalais;
- Créer plusieurs percées à quelques emplacements stratégiques qui permettront l'accès à la future route verte située sur la frontière du quartier;
- Aménager une voie cyclable sur la rue Ball de sorte à ce que cette voie d'accès vers les écoles primaires Barclay et Camille-Laurin ainsi qu'avec les parcs St-Roch et Jarry – tous deux très fréquentés par les gens du quartier – soit sécuritaire.
- Rendre la rue Jean-Talon Ouest plus sécuritaire et conviviale pour le vélo.

Le RAMPE considère que le processus d'implantation des voies cyclables doit se faire en concertation avec les acteurs et résidents du quartier afin de s'assurer qu'elles répondent aux besoins en déplacement des gens du quartier.

## **1.2. Entrées de quartiers**

### Mise en situation

Plusieurs des principales routes d'accès au quartier Parc-Extension passent sous des viaducs. Le rétrécissement de la voie sous ces endroits représente un danger pour les cyclistes. Les automobilistes dépassent les cyclistes, souvent sans changer de voie. Ainsi, l'espace où se trouve le cycliste, entre la voiture et le mur de béton, est très insécurisant et peut mener à une perte de contrôle. Puisqu'il est interdit aux cyclistes d'emprunter le trottoir et que cela pourrait être dangereux pour les piétons s'y trouvant, cela n'est pas une option.

### Recommandations

Le RAMPE recommande la mise en place d'une signalisation qui indique aux automobilistes et cycliste un partage de la voie sous les viaducs (rue Jarry Ouest, rue Jean-Talon Ouest, avenue du Parc). Par exemple, mettre en place des panneaux qui informent le cycliste qu'il peut prendre toute la voie de droite et qui indique aux automobilistes de changer de voie pour effectuer un dépassement (voir annexe 1).

Ce type de signalisation est en utilisation sur la côte ouest canadienne et américaine. Une autre option serait de mettre en place un tronçon de bande cyclable ces endroits problématiques, comme l'on retrouve dans l'arrondissement du Sud-Ouest. Ces solutions pourraient être applicables à l'ensemble du territoire montréalais.

### 1.3. Stationnements

#### Mise en situation

Le quartier de Parc-Extension n'a que très peu de stationnement à vélo. Ces derniers, lorsque présents, sont souvent inadéquats ou ne sont pas ancrés au sol. Pouvant être aisément déplacés, ils n'offrent pas une sécurité adéquate contre le vandalisme ou le vol. À l'exception du parc Athéna qui a un support à vélo à 7 places (seulement 4 places utilisables), les parcs en sont complètement démunis, alors que les zones commerçantes n'en compte pratiquement pas. Lorsque présents, les supports à vélo présents dans les zones commerçantes sont soit insuffisants, inadéquats ou brisés. On dénote notamment le manque du support à vélo par le grand nombre de verrouillages de vélos qui se font sur des supports inadéquats, comme sur les parcomètres et sur les arbres. Le tableau à l'annexe 2 précise davantage le nombre et l'état des stationnements pour vélo dans le quartier de Parc-Extension. Par exemple, La SAQ et le Loblaws situé au métro Parc se partagent des supports à vélo ayant une capacité de stationnement de 20 vélos. Malheureusement, ces supports sont tellement abîmés que seul six vélos peuvent se stationner. De plus, les supports ne sont pas ancrés au sol. Ils permettent seulement de verrouiller le vélo au niveau de la roue, ce qui facilite le vol. La résultante est que les cyclistes verrouillent leur vélo sur les garde-fous et rampes devant la porte principal du Loblaws, et notamment sur la rampe de l'accès pour les personnes à mobilité réduite.

Pour ce qui trait au stationnement à vélo au Complexe William-Hingston, la situation est aussi problématique. Ce complexe loge une bibliothèque de la Ville de Montréal, une piscine municipale, une école primaire et de nombreux organismes communautaires fréquentés par les gens de tous âges du quartier. Selon un rapport de Vélo-Québec<sup>3</sup>, les 35 places de stationnement à vélo sont largement insuffisantes pour combler les besoins des 1700 personnes qui fréquentent l'édifice chaque jour. Ce même rapport de Vélo-Québec établi le minimum à 95 places de stationnement. De plus ces stationnements sont mal placés et plusieurs sont soit brisés ou ne sont pas ancrés au sol, ce qui permet plus facilement le vandalisme des vélos ainsi que les bris (voir annexe 3).

---

<sup>3</sup> Rapport de visite à l'Éco-quartier Parc Extension pour l'installation de stationnements pour vélos pour l'édifice du 419 rue Saint-Roch, Vélo-Québec Association, 2006.

## Recommandations

Suite au constat présenté ci-haut, le RAMPE recommande d'augmenter la quantité et la qualité des stationnements pour vélos présents dans le quartier Parc-Extension. Ceux-ci doivent être implantés selon des normes précises, comme celles définies par Vélo-Québec dans son document intitulé «Les stationnements pour vélos, Guide pour le gestionnaire d'édifice»<sup>4</sup>. De plus, il est préférable d'implanter des stationnements à vélo à des endroits qui sont à la vue des passants ou des utilisateurs des édifices afin de contrer le vol et le vandalisme. Puisque les parcs du quartier sont démunis de stationnement pour vélos, il est prioritaire d'implanter des supports dans ces endroits.

Afin de montrer l'exemple, il est primordial de fournir des installations adéquates aux lieux de services de la Ville de Montréal (piscine, bibliothèque, etc.) et de ses partenaires (gare de train de banlieue de l'AMT ainsi que stations de métro et arrêts d'autobus de la STM). Le RAMPE recommande également à la Ville de Montréal d'inciter les écoles du quartier (au nombre de quatre) à installer des supports pour vélos adéquats. Enfin, les rues commerçantes bénéficieraient aussi grandement de l'implantation de supports à vélo en bordure de rue, évitant ainsi le verrouillage des vélos sur les arbres de rue, ce qui risque d'abîmer ces derniers. De pair avec l'implantation de stationnements pour vélos, un plan d'entretien des ses derniers doit aussi être mis en place afin d'assurer leur bon état.

Vélo-Québec recommande cinq places de stationnement par 200m de façade de rue commerçante<sup>5</sup>. En appliquant ce standard à la rue Jean-Talon Ouest, entre le boulevard de l'Acadie et le l'avenue du Parc, on devrait y retrouver 35 places de stationnements pour vélos, alors qu'on en retrouve aucune.

## **2- La sécurité des déplacements des piétons et cyclistes ainsi que la gestion de la circulation routière**

### Mise en situation

Le quartier compte une population de 31 399 habitants. Il est très densément peuplé; avec ses 18 802 résidents au km<sup>2</sup>, c'est l'un des quartier les plus dense de Montréal. À titre d'exemple, c'est une densité 1,5 fois plus forte que le Plateau Mont-Royal avec ses 13 096 habitants au km<sup>2</sup>. Les résidents du quartier de Parc-Extension effectuent beaucoup de leur déplacement à pied. Que se soit pour aller prendre le transport en commun ou pour faire quelques courses aux commerces de proximité sur les

<sup>4</sup> Disponible sur Internet au [www.velo.qc.ca](http://www.velo.qc.ca)

<sup>5</sup> Vélo-Québec, *Les stationnements pour vélos, Guide pour le gestionnaire d'édifice*, [www.velo.qc.ca](http://www.velo.qc.ca)

différentes artères commerciales, ce choix est pratique et économique. En effet, les commerces présents dans Parc-Extension desservent surtout une population locale et de s'y rendre à pied représente donc une option logique. Par ailleurs, Parc-Extension est l'un des quartiers montréalais où l'on retrouve le plus haut taux d'enfants. Il y a quatre écoles primaires sur le territoire, fréquentées principalement par les enfants du quartier, qui s'y rendent surtout à pied.

Selon une étude effectuée par TANDEM<sup>6</sup>, un organisme de sécurité urbaine, près du tiers des constats d'infractions remis aux automobilistes portent sur des infractions en mouvement, tel que le non-respect des feux rouges et des panneaux de signalisation d'arrêt. Ces comportements mènent directement à l'insécurité des piétons. De plus, notons qu'une centaine de personnes sont blessées annuellement dans le quartier en lien avec des accidents routiers<sup>7</sup>. Les axes routiers les plus problématiques sont la rue Jean-Talon Ouest (accidents, délits de fuite et stationnements en double) et le boulevard de l'Acadie pour les excès de vitesse.

Le secteur de la Gare Jean-Talon est un carrefour important des modes de transport où circule une abondance de piétons. Plusieurs questions par rapport à la sécurité se posent et seront abordées dans la prochaine section du présent mémoire. Certaines interventions ont été faites récemment et consistaient à munir certaines intersections de minuterie pour les traverses piétonne. Par contre, ce type d'intervention est loin d'être suffisant pour assurer une vraie sécurité des intersections.

## Recommandations

Le RAMPE recommande que soit donné au piéton la place qui lui revient dans le partage de la chaussée, c'est-à-dire l'augmenter de sorte à ce que ce dernier puisse circuler aisément et en toute sécurité. En termes d'actions, cela se traduit d'abord par des interventions sur les intersections les plus problématiques, qui sont les suivantes :

- Parc/Jean-Talon Ouest\*
- Hutchinson Jean-Talon Ouest\*
- Hutchinson/Ogilvy\*
- Durocher/Ogilvy\*
- Durocher/St-Roch
- Querbes/Jarry Ouest

*\*Font partie de l'ensemble du secteur des abords de la Gare Jean-Talon*

---

<sup>6</sup> Élise CÔTÉ (2006), *Diagnostic local de sécurité urbaine de l'arrondissement Villeray / St-Michel / Parc-Extension*. TANDEM VSP.

<sup>7</sup> *Op. cit.* Données de 2004-2005.



Les interventions nécessaires sont du même ordre que celles qui sont mentionnées dans le Plan de transport (p.115, sécuriser 50 intersections par année) :

- Dégager les champs de visibilité, l'installation de feux piétons;
- Modification du phasage et du minutage des feux (notamment des flèches permettant le virage à droite);
- Bonification de l'éclairage, le renforcement et la modification du marquage des passages piétonniers;
- Réduction des largeurs de la traversée des chaussées.

Le RAMPE croit aussi que la mise en place de feux piétons munis de minuterie donnant assez de temps au gens pour traverser est un élément important pour assurer la sécurité des piétons aux intersections. De même, l'intersection Jean-Talon Ouest / Hutchinson devrait figurer sur la liste présente dans le Plan de transport des intersections à sécuriser en priorité (p.116).

À l'heure actuelle, il est difficile de traverser la rue Jean-Talon Ouest pour aller d'un commerce à l'autre. Sur l'artère commerciale contenue entre l'avenue du Parc et le boulevard de l'Acadie, seulement quatre intersections ont des feux de signalisation, dont deux comportant des feux piétons avec minuterie. Il demeure donc difficile de traverser les six autres intersections, puisque le boulevard Jean-Talon Ouest compte quatre voies de circulation, soit deux dans chaque direction. Le RAMPE recommande donc l'installation à quelques endroits stratégiques, des feux piétons avec minuterie et de nouveaux passages piétonniers avec feux à activation manuelle. Puisque la rue Jean-Talon Ouest a aussi été identifiée comme la plus problématique en termes d'accidents, il serait impératif d'implanter des mesures d'apaisement de la circulation. Cela aiderait non seulement à réduire les accidents et leur gravité, mais aussi à contribuer à une meilleure cohabitation entre les automobilistes, les piétons et les cyclistes.

### **3- Gare Jean-Talon, carrefour des modes de transport**

#### Mise en situation

Le secteur de la Gare Jean-Talon comprend les stations du train de banlieue et du métro, les intersections Ogilvy/Hutchinson, Jean-Talon/Hutchinson, Jean-Talon/Parc et les tronçons de rue entre ces points. Le secteur est un carrefour des modes de transport. On y retrouve en outre la station Parc de la ligne bleue du métro et de la ligne de train de banlieue Blainville/St-Jérôme, et plusieurs arrêts d'autobus de lignes importantes (16, 80, 92, 93, 365, 372, 535, et 935). De plus, de nombreux piétons et cyclistes arrivent à ce carrefour pour ensuite continuer leur chemin en train, métro ou

autobus alors que les nombreux usagers du transport collectif circulent entre les différents modes. À cela se mêlent les automobiles, les piétons, les camions de livraisons et les cyclistes qui transitent par ce carrefour, en route vers d'autres destinations. Cette énumération vient démontrer le type d'achalandage que l'on retrouve aux abords de la gare Jean-Talon. La configuration actuelle du secteur n'est pas sécuritaire. Les feux de circulations donnent une large priorité aux véhicules, surtout pour les virages à droite et les intersections ne sont pas toutes munies de minuteries pour les traverses piétonnes. De même, la présence et la cohérence de la signalisation doivent être renforcées. Par ailleurs, le marquage au sol n'est pas toujours cohérent avec la signalisation (voir annexe 4).

À l'achalandage actuel, viendra s'ajouter le flux engendré par l'implantation du tramway sur l'avenue du Parc. Par ailleurs, la Gare Jean-Talon en sera le terminus pour le réseau initial. La configuration et l'aménagement actuels de ce carrefour des modes de transport supportent déjà mal la quantité de gens qui y transitent. Le projet de tramway est probablement un projet qui risque d'être intéressant pour la collectivité montréalaise et son tracé jusqu'à Parc-Extension pourrait bénéficier la population du quartier. Par contre, c'est à se demander comment est-ce que cela va s'articuler.

### Recommandations

Le RAMPE recommande que le carrefour des modes de transport que représente la Gare Jean-Talon bénéficie d'une attention particulière et qu'il y ait des actions de posé afin d'améliorer la qualité des aménagements. D'abord et avant tout, la mise en place d'une traverse piétonne sur la rue Hutchinson (entre les intersections avec Ogilvy et avec Jean-Talon Ouest), afin de relier l'arrêt d'autobus et les commerces d'un côté, et la station de métro Parc de l'autre, est essentielle et prioritaire.

Lors de l'implantation de l'épicerie à grande surface Loblaws en 1997, le RAMPE avait demandé à plusieurs reprises le dépôt d'un plan de circulation, ce qui n'a jamais été fait pour cette zone. Donc, le RAMPE réitère sa demande qu'un plan de circulation soit réalisé pour la zone aux abords de la Gare Jean-Talon afin de trouver de véritables solutions qui contribueront à désengorger la zone et contribuer à la fluidité. La rencontre de tous les modes de transport alternatif doit être un lieu de convivialité, de services et de sécurité (par exemple, avec l'ajout de kiosques, de fontaines, de balançoire, d'un monument au transport, plus de bancs, etc.). Ces interventions peuvent contribuer à bonifier la programmation de la Place de la Gare et renforcer son image de place publique. De même, cette place publique ne doit pas être dévisagée par l'arrivée future du tramway. Ainsi, il doit être fait en sorte qu'il y ait des consultations publiques spécifiques au projet d'implantation d'un tramway, car ce projet en est un de grande envergure. De la sorte, les conséquences et les opportunités sur la circulation pourront être mieux cernées.

## Recommandations

Afin de synthétiser les préoccupations et commentaires précédents, les recommandations préalablement mentionnées dans le mémoire sont réitérées ci-bas :

- Le RAMPE demande une implantation de voies cyclables permettant aux gens du quartier de circuler à vélo dans le quartier et dans les quartiers avoisinants de façon agréable et sécuritaire;
- Le RAMPE recommande de mettre en place une signalisation qui indique aux automobilistes et cyclistes un partage de la voie sous les viaducs;
- Le RAMPE recommande d'augmenter la quantité et la qualité des stationnements pour vélos présents dans le quartier Parc-Extension;
- Le RAMPE recommande que soit donné au piéton la place qui lui revient dans le partage de la chaussée, c'est-à-dire l'augmenter de sorte à ce que ce dernier puisse circuler aisément et en toute sécurité;
- Le RAMPE demande que l'intersection Jean-Talon Ouest / Hutchinson figure sur la liste présente dans le Plan de transport des intersections à sécuriser en priorité;
- Le RAMPE recommande l'installation de quelques nouveaux passages piétonniers avec feux à activation manuelle à des endroits stratégiques sur Jean-Talon Ouest;
- Le RAMPE réitère sa demande qu'un plan de circulation soit réalisé pour la zone aux abords de la Gare Jean-Talon;
- Le RAMPE recommande qu'il y ait des consultations publiques spécifiques au projet d'implantation d'un tramway.

## ANNEXE 1

Panneau de signalisation qui indique aux automobilistes de laisser les cyclistes utiliser toute la voie et de changer de voie pour les dépasser.



Source : *Bicycle club Cascade*  
[www.cascade.org](http://www.cascade.org)

Ci-bas, le contexte d'utilisation de ce panneau de signalisation est sur un pont étroit (Victoria, Colombie-Britannique).



Source : *John Luton, Greater Victoria Cycling Coalition, 2007*

## ANNEXE 2

<b>Inventaire des stationnement pour vélos dans le quartier Parc-Extension</b>					
<b>Lieu</b>	<b>Type</b>	<b>capacité des supports</b>	<b>État</b>	<b>Emplacement</b>	<b>Commentaires</b>
CLE-Parc-Extension	râtelier	7 places	ok	excellent	bonne implantation
Coin sud-ouest de Hutchinson et Jean-Talon Ouest, à côté d'un bâtiment inoccupé	râtelier cora	4 places	renversé, inutilisable	s/o	la localisation est bonne, mais le support semble abandonné et il est inutilisable
Complexe William-Hingston	râtelier	63 places	très abîmé, seulement 35 places utilisables	loin de la porte, l'emplacement ne maximise pas les espaces offerts par les supports	manque d'entretien, plusieurs supports brisés et inutilisable
École Barclay	râtelier	42 places	ok	ok	très bonne implantation
École Sinclair-Laird	râtelier	7 places	légèrement abîmé	ok	peu pour une école
Métro Parc	mâchoire	10 places	ok	ok	très difficile d'utilisation et risque d'abîmer le vélo
Parc Athéna	râtelier	7 places	seulement 4 places utilisables	ne maximise pas les espaces offerts par le support	bonne localisation
Place de la Gare Jean-Talon	râtelier	7 places	ok	ok	insuffisant, plusieurs vélos verrouillés à d'autres objets
Quai train de banlieue AMT	râtelier	7 places	ok, mais pas fixé au sol	pas à la vue	pas fixé au sol
SAQ/Loblaws	support bas ou tord roue	20 places	très abîmé, seulement 6 places utilisables	ok	pas fixé au sol

Total		167 places
Total utilisables		116 places
Total utilisables terrains publics		35 places

Source : RAMPE, 2007

### ANNEXE 3

Triste état de plusieurs supports à vélo dans le quartier Parc-Extension



← Supports pour vélos fortement abîmés, Complexe William-Hingston



Source des photos : RAMPE, 2007



Place de la Gare ↑  
Jean-Talon, devant le  
Loblaws

← Support renversé,  
coin sud-ouest de  
l'intersection Jean-  
Talon Ouest et  
Hutchinson

## ANNEXE 4

La signalisation au sol et aérienne est contradictoire à l'intersection de Jean-Talon Ouest et Hutchinson et crée de la confusion pour le piéton.



Source : RAMPE, 2007

## ANNEXE 5

### Membres du Regroupement en aménagement de Parc-Extension

- Afrique au féminin
- Carrefour de liaison et d'aide multiethnique
- CDÉC Centre-Nord
- Centre communautaire jeunesse unie de Parc-Extension
- Centre haïtien d'animation et d'intervention sociales
- Coalition jeunesse de Parc-Extension
- Comité d'action de Parc-Extension
- CSSS de la Montagne (Parc-Extension)
- Éco-quartier Parc-Extension
- Habitations populaires de Parc-Extension
- Héberjeune de Parc-Extension
- Groupe CDH
- Parc-Extension-Quartier en santé
- Organisation des jeunes de Parc-Extension (PEYO)
- Regroupement des organismes Montréal-ethnique pour le logement (ROMEL)
- Ressource Action-Alimentation de Parc-Extension
- Table de concertation de la petite enfance de Parc-Extension
- Tandem-VSP



