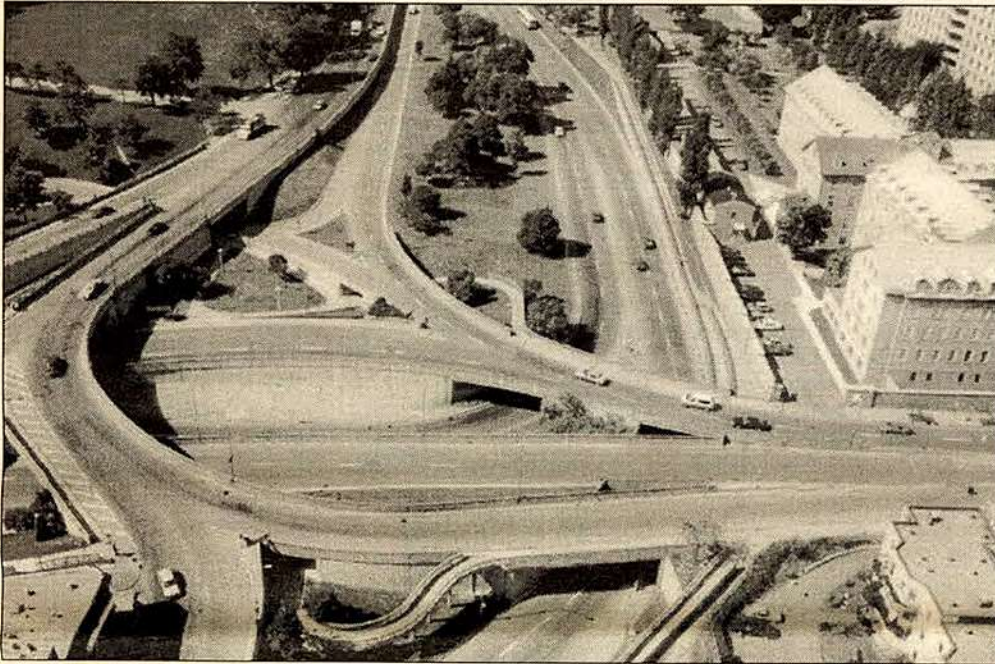


Échangeur du Parc/des Pins

Pour un accès au Mont Royal



L'échangeur du Parc/des Pins. The Pine/Park Interchange.

À la demande de l'Université McGill et de la Ville de Montréal, cinq étudiants de l'École d'urbanisme de McGill ont développé un nouveau design pour l'intersection des avenues du Parc et des Pins. Les étudiants voulaient produire un plan qui, sans sacrifier l'efficacité de la circulation, améliorerait la qualité de vie du district et préserverait la beauté de la montagne.

Contexte

L'échangeur du Parc/des Pins chevauche plusieurs quartiers: le Parc du Mont-Royal, la communauté résidentielle de Milton Parc et le campus de l'Université McGill. L'échangeur a été construit dans les années soixante pour améliorer la circulation des véhicules. Aujourd'hui toutefois, il apparaît plus comme un enchevêtrement de rampes, de ponts et de tunnels qui néglige les besoins des piétons et des cyclistes.

L'échangeur n'est pas un modèle de clarté. Il y a des panneaux de direction pour les automobilistes, mais pas pour les piétons ni pour les cyclistes. Les résidents du quartier (ainsi que la population des hôpitaux Royal Victoria et Hôtel-Dieu) sont exposés au bruit, aux vibrations et à la pollution de l'air causés par la circulation. Enfin, l'intersection ne permet aucun dialogue entre la montagne et la ville.

L'échangeur exigera des rénovations majeures d'ici 10 à 15 ans. Il est certes possible de simplement réparer la structure actuelle, mais l'on pourrait peut-être profiter de ces réparations inévitables pour essayer de ré-

soudre les problèmes énoncés par la communauté.

Solutions

Plusieurs options ont été étudiées afin de remplacer la présente configuration des rues. Elles allaient du rond-point réglé par des feux de circulation à l'entunnellement complet de l'avenue du Parc entre des Pins et Mont-Royal. Le design finalement recommandé a été choisi pour sa capacité d'accueillir piétons et cyclistes d'une manière sécuritaire, de respecter l'environnement et de maintenir le transport en commun tout en minimisant les effets négatifs sur l'efficacité de la circulation locale et régionale. Un logiciel de planification de transport a été utilisé pour simuler les conséquences des diverses interventions proposées.

Le design recommandé est une intersection à quatre directions au niveau du sol. Seule la circulation la plus dense, de l'avenue des Pins ouest à l'avenue du Parc nord, se fera en tunnel. La solution retenue présente plusieurs avantages: sécurité et accès améliorés grâce à l'ajout de feux de circulation, de trottoirs et de plates-bandes médianes plus larges; renforcement des liens physiques et visuels avec la montagne; retour au calme sur Jeanne-Mance et Hutchison puisque ces rues ne serviraient plus d'accès à Sherbrooke et des Pins. Enfin, des voies cyclables ont été prévues, avec accessoires de stationnement adéquats, afin de répondre aux besoins des cyclistes.

(L'équipe de travail était formée de Rudayna Abdo, Maya Chaaban, Derek Hansen, David Johnson and Suiping Wang.)