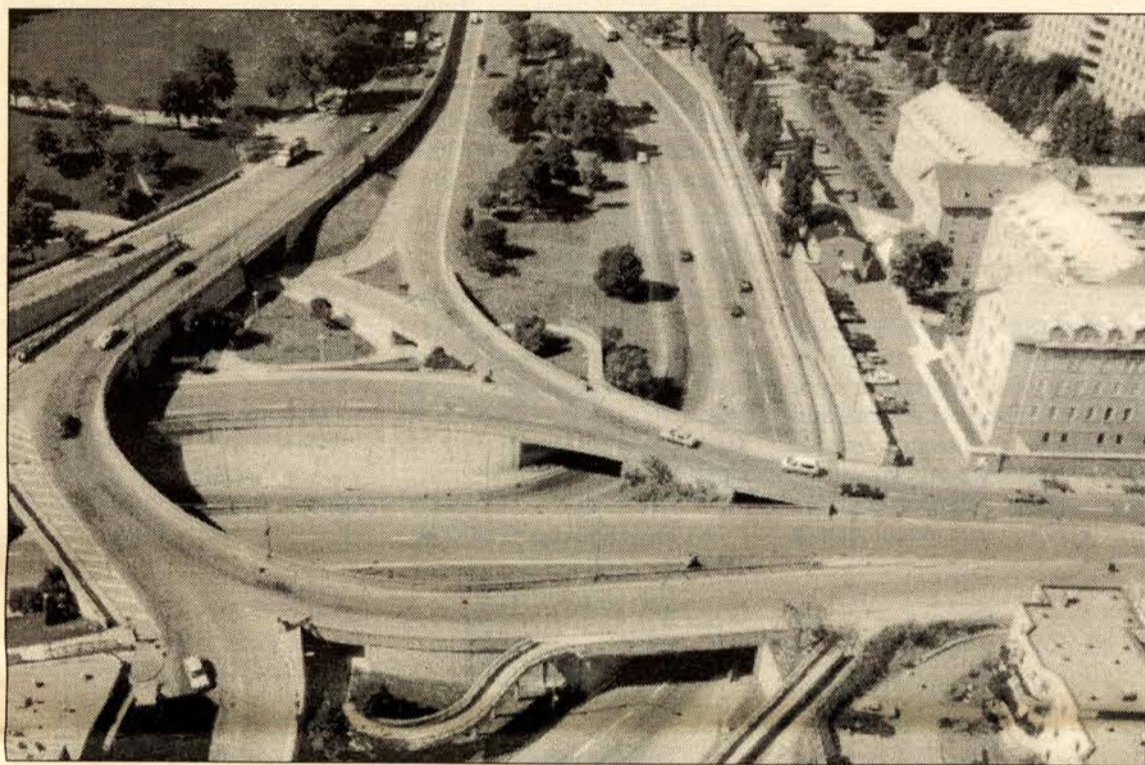




Échangeur du Parc/des Pins

Pour un accès au Mont Royal



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

Park/Pine Interchange

For Access to the Mountain

At the request of McGill University and the City of Montreal, five students from McGill University's School of Urban Planning developed a new design for the intersection of Pine at Park Avenue. The students wanted a plan that would allow efficient transportation but also would improve the livability of the area and respect the beauty of the mountain.

Context

The interchange borders several important areas including Mount Royal Park, a place to discover nature and enjoy panoramic views of the city; the residential community of Milton Park and the campus of McGill University. The interchange was designed in the 1960s to provide an efficient movement of traffic.

However, today it stands more as an obtrusive interconnection of overpasses, underpasses and on/off-ramps that disregard the needs of pedestrians and cyclists.

Problems

Within the next 10 to 15 years, the interchange will require major structural repairs. Although it is possible to repair the existing structure, doing so will not resolve many of the problems that presently concern the surrounding communities.

The design of the interchange is confusing. Drivers have difficulty finding the entrances to various streets. There are no signs for pedestrians or cyclists so crossing the roadway can be difficult for those on foot or on bicycle. People living near the interchange (including patients and

staff at the Royal Victoria and Hôtel-Dieu) also suffer from the effects of traffic on the interchange. They must deal with air and noise pollution as well as the vibrations caused by cars and trucks. Finally, the design interferes with the interplay between the mountain and the city.

Solution

Because change to the interchange would affect traffic patterns throughout the downtown area, the study was not limited to the area immediately surrounding the Park/Pine Interchange. The student consulting team developed several plans. They then evaluated the proposals by looking at problems of traffic efficiency, environmental hazards, pedestrian and cyclist safety and financial costs. The team tested

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.) ♦

various proposals with a transportation planning software. The program allowed them to see the consequences of various changes made to the interchange.

The recommended design is basically a street-level, four-way intersection. Only the heaviest traffic flow from Pine Avenue West to Park Avenue North is tunneled under. The plan has several strong points including: improved security and accessibility by the addition of traffic lights, sidewalks and wider medians; strengthened physical and visual links with the mountain and elimination of Jeanne-Mance and Hutchison Streets as through

ways to access Sherbrooke and Pine. The proposed plan includes bike paths throughout the area (as well as adequate places to store and/or lock bicycles) in order to discourage use of the car.

(The consulting team included Rudayna Abdo, Maya Chaaban, Derek Hansen, David Johnson and Suiping Wang.) ♦

ABONNEZ-VOUS!
SUBSCRIBE!
PAGE 8