

Rosemont-  
La Petite-Patrie

Plan local de  
déplacement



Rosemont  
La Petite-Patrie  
**Montréal** 



# Lancement du PLD

Mot du maire de Rosemont-La Petite-Patrie

Après des mois de travail, de consultations élargies, d'évaluation des déplacements sur notre territoire, nous sommes fiers de vous présenter le Plan local de déplacement de Rosemont–La Petite-Patrie qui fait une juste part aux piétons, aux cyclistes et aux automobilistes.

Tant dans notre intention de départ que dans sa réalisation concrète, le Plan local de déplacement reflète notre volonté d'instaurer un partage harmonieux et sécuritaire des voies publiques, dans un esprit de respect entre les différents types d'usagers.

La mobilité et la sécurité des déplacements sur le territoire est un élément important et essentiel de la vie de quartier et de ses gens. Elle facilite l'appropriation du territoire par ses résidants comme elle stimule la vitalité du développement économique et durable.

Je tiens à remercier tous ceux et celles qui ont participé de près ou de loin à sa conception. Il vous appartient tous.

Le maire de Rosemont–La Petite-Patrie



  
François William Croteau



# Axe 1 TRANSPORTS COLLECTIFS ET ACTIFS

## Les projets inscrits dans les plans stratégiques et d'immobilisations de la STM et de l'AMT

Plusieurs projets sont inscrits dans les Plans stratégiques et d'immobilisations (Programme triennal d'immobilisations) de la STM et de l'AMT. Ces projets auront des influences possibles sur le PLD et les habitudes de déplacements des résidents :

- L'ajout d'ascenseurs à la station de métro Jean-Talon : Ajout de 3 ascenseurs à l'édicule situé au 430 Jean-Talon Est, adjacent à la rue Saint-Denis, nécessitant la fermeture de l'édicule de mai à décembre 2013. Travaux de mai à septembre 2014<sup>1</sup>;
- L'ajout d'écrans d'affichage à l'intérieur des stations de métro. Rosemont, Beaubien et Jean Talon en 2014<sup>2</sup>;
- Le prolongement de la ligne bleue vers l'est<sup>3</sup>. La STM prévoit mettre en service cinq nouvelles stations – Provencher, Viau, Lacordaire, Langelier et Anjou – sur la ligne bleue, totalisant 6,1 kilomètres;
- La mise en service d'un système rapide par autobus sur le boulevard Pie-IX<sup>4</sup>;
- L'augmentation graduelle de la capacité dans le métro par l'arrivée de nouveaux wagons.

## Les interventions – transports collectifs et actifs

L'amélioration et le développement des services de transport en commun constituent la pièce maîtresse du Plan de transport de Montréal. Depuis plusieurs décennies, la région métropolitaine s'est développée en tenant compte des besoins des automobilistes et l'on constate aujourd'hui les coûts élevés de ce mode, son empreinte environnementale négative, ses impacts sur la qualité de vie des citoyens, sur l'économie et la gestion du territoire. En ce sens, le Plan de transport de Montréal prévoit la mise en place de voies réservées et de mesures préférentielles pour les autobus sur de nombreux axes majeurs. Le but du PLD est ici d'encourager les résidents et les travailleurs de l'arrondissement à utiliser les transports actifs et collectifs pour se déplacer. Le vélo et la marche apparaissent plus particulièrement comme des moyens de transport forts appréciés des résidents. Les enjeux qui s'y rapportent pour le PLD de l'arrondissement sont notamment l'amélioration des connexions interquartiers et aux arrondissements voisins, le développement d'un réseau cyclable maillé et intégré au reste du réseau montréalais existant et la prise en compte des besoins pour les personnes à mobilité réduite dans la réalisation des aménagements.

## Les interventions suivantes sont détaillées dans les fiches :

- TCA 01 Prolongement du réseau cyclable dans l'arrondissement;
- TCA 02 Amélioration des viaducs existants entre l'arrondissement et le Plateau Mont-Royal en termes de confort, de sécurité et d'entretien;
- TCA 03 Soutien des efforts de la Ville centre dans les négociations avec le CP pour l'aménagement de traverses sécuritaires au niveau de la voie ferrée;
- TCA 04 Poursuite du développement d'un réseau cyclable quatre saisons;
- TCA 05 Sécurisation des liens cyclables aux intersections;
- TCA 06 Exploration d'un projet pilote de synchronisation des feux de circulation pour améliorer la fluidité de la circulation cyclable sur la rue Boyer;
- TCA 07 Ajout d'espaces de stationnement vélo sur l'espace public, notamment dans les secteurs résidentiels;
- TCA 08 Adoption d'une politique encadrant la mise en place de stationnements pour les vélos par des tiers;
- TCA 09 Extension du réseau de vélo en libre-service;
- TCA 10 Mise en œuvre d'un programme global de réfection des trottoirs;
- TCA 11 Bonification de l'offre de transport en commun;
- TCA 12 Poursuite du déploiement de mesures préférentielles pour bus (MPB) dans l'arrondissement;
- TCA 13 Amélioration par l'arrondissement de l'aménagement à proximité des arrêts d'autobus et des aires d'attente.

<sup>1</sup> Références : PTI 2013-2015 - STM

<sup>2</sup> Références : PTI 2013-2015 - STM

<sup>3</sup> Références : Plan stratégique 2020 - STM

<sup>4</sup> Références : Plan stratégique 2020 - STM

## ACTION TCA 01

## PROLONGEMENT DU RÉSEAU CYCLABLE DANS L'ARRONDISSEMENT

### Contexte et justification

La pratique du vélo s'affirme de plus en plus comme une solution de remplacement à l'automobile pour les déplacements, particulièrement pour les trajets inférieurs à 5 km. La géométrie des rues a été initialement prévue en fonction des besoins des automobilistes laissant peu de place aux cyclistes. Les solutions à proposer doivent légitimer et sécuriser la présence des cyclistes qui sont des usagers vulnérables face aux automobiles. En fonction de plusieurs facteurs tels que les débits et les vitesses, les aménagements cyclables devront être adaptés. On constate un manque de liens cyclables nord-sud, une saturation de la piste cyclable nord-sud sur Boyer en périodes de pointe et un réseau cyclable peu développé dans l'est de l'arrondissement.

### Objectifs

- Améliorer le partage de la chaussée;
- Accorder plus de place pour les modes durables de déplacement.

### Mise en garde

Sur son territoire, la Ville de Montréal est responsable du réseau cyclable et de la signalisation qui y est associée. Tous les projets visant le réseau cyclable, que ce soit le prolongement du réseau existant ou l'amélioration d'une voie cyclable sont sous la responsabilité du SITE. Par contre, l'arrondissement peut proposer l'ajout de voies cyclables et est responsable d'analyser et de valider les concepts proposés par le SITE afin d'évaluer les impacts sur les résidents et de proposer des mesures correctives, si nécessaire.

### Interventions à mettre en place

Développement du réseau cyclable principalement dans l'est de l'arrondissement (court terme)

- Une attention particulière doit être portée dans l'est de l'arrondissement afin d'y développer un réseau cyclable intégré au reste de l'arrondissement :
  - Ajouter des liens nord-sud interconnectés;
  - Évaluer la possibilité d'ajouter une boucle cyclable au niveau du parc Cité-Jardin, du Village Olympique et de la rue Viau;
  - Développer un lien est-ouest entre les rues Sherbrooke et Saint-Zotique.

Coût global prévisionnel : Assumé par la Ville de Montréal

Aménagement de nouveaux liens cyclables nord-sud et est-ouest pour compléter le réseau pan montréalais (court, moyen et long terme)

- Il est projeté au Plan de transport d'ajouter des liens cyclables sur :
  - la rue Saint-Zotique Est pour se connecter à l'ouest à la rue Saint-Dominique et à l'est aux rues Boyer et Saint-Zotique (au sud de Boyer);
  - le boulevard Provencher/30e Avenue se connectant au sud aux liens existants sur les 30e et 31e Avenue;
  - le boulevard Rosemont.
- Le prolongement de la piste cyclable est également prévu le long de la voie ferrée au nord-ouest et au sud-est.
- En plus des nouveaux liens cyclables projetés au Plan de transport et afin de compléter le réseau pan montréalais existant, il y a le souhait d'ajouter graduellement de plus en plus de nouveaux liens cyclables dans l'arrondissement.

Coût global prévisionnel : Assumé par la Ville de Montréal

### Maitre d'ouvrage

Ville de Montréal  
Arrondissement  
Rosemont–La Petite-Patrie

### Partenaires

Arrondissement  
Rosemont–La Petite-Patrie  
 Financement  
 Planification

Ville de Montréal  
 Financement  
 Planification

Vélo-Québec  
 Financement  
 Planification  
 Consultation

### Portée de l'intervention

Global  
 Local  
 Ponctuel

## Principales actions liées

- TCA 02 Amélioration des viaducs existants entre l'arrondissement et le Plateau Mont-Royal en termes de confort, de sécurité et d'entretien;
- TCA 04 Poursuite du développement d'un réseau cyclable quatre saisons;
- TCA 05 Sécurisation des liens cyclables aux intersections;
- TCA 07 Ajout d'espaces de stationnement vélo sur le domaine public, notamment dans les secteurs résidentiels;
- TCA 09 Extension du réseau de vélo en libre-service;
- PIRE 08 Analyse de l'opportunité d'implanter des voies réservées autobus-vélos.

---

## Coûts prévisionnels détaillés

Estimation des prix unitaires :

- Chaussée désignée : 5 000 \$ par km par direction, incluant marquage avec chevrons et vélo et panneaux de signalisation;
- Bande cyclable : 10 000 \$ par km par direction, incluant marquage avec chevrons et vélo, lignes de séparation et panneaux de signalisation;
- Piste cyclable dans les parcs et espaces verts : 250 000 \$ par km incluant fondation, chaussée d'asphalte et provision pour déplacement d'installations existantes.

---

## Indicateurs de suivi

- Nombre de km de réseau cyclable aménagé.

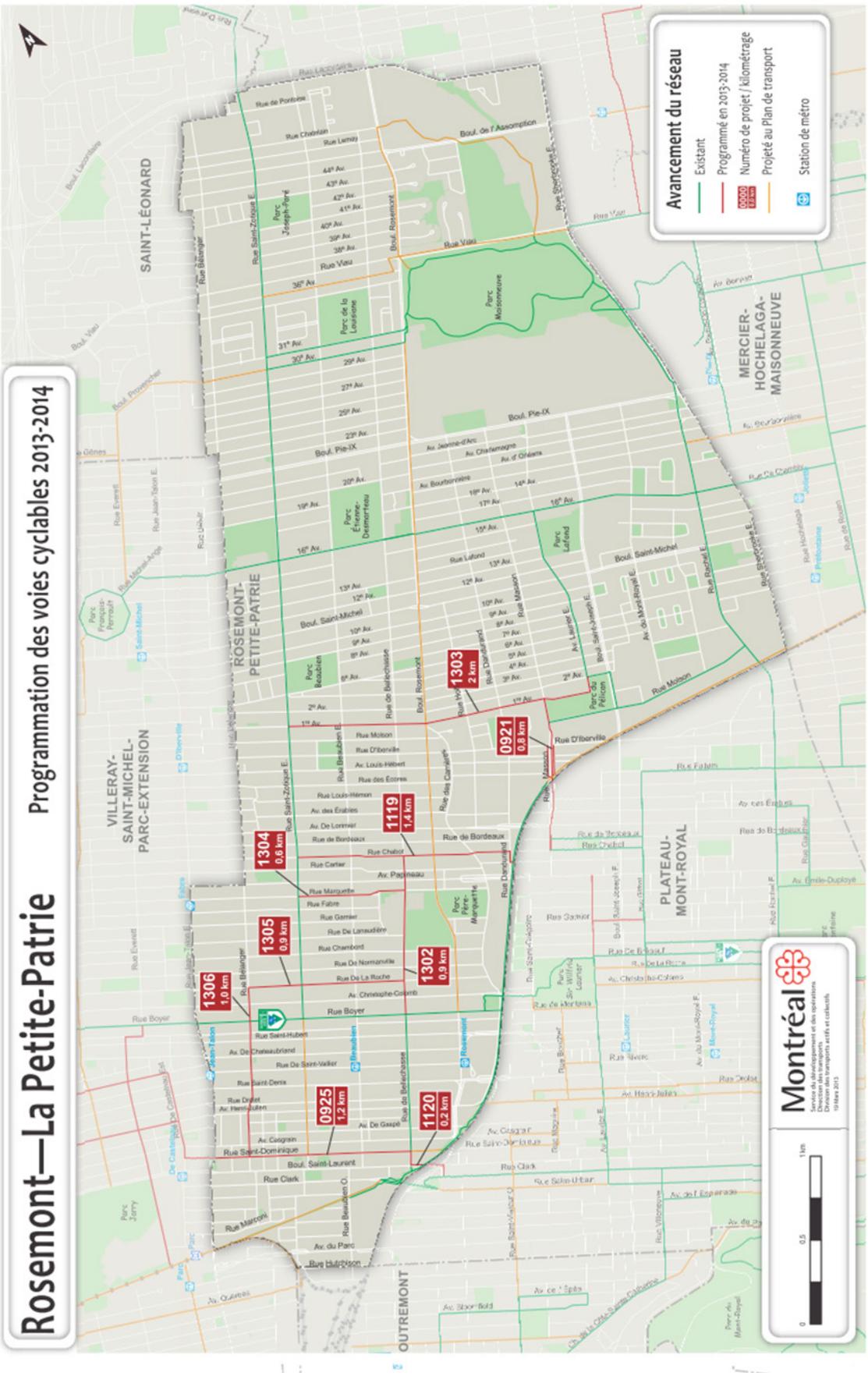
---

## Références

- Chapitre 15 « Voies cyclables » du Tome I – Ouvrages routiers de la collection Normes – Ouvrages routiers du ministère des Transports du Québec (MTQ);
- Chapitre 7 et ses annexes « Voies cyclables » du Tome V – Signalisation routière de la collection Normes – Ouvrages routiers du MTQ;
- Guide technique « Aménagements en faveur des piétons et des cyclistes » de Vélo Québec, 2009, 168 pages.



Crédit photo : Arrondissement Rosemont–La Petite-Patrie



**Rosemont—La Petite-Patrie** Programmation des voies cyclables 2013-2014

**Montréal**  
 Service de développement et des opérations  
 Direction des transports  
 Les renseignements sont en français et en anglais.  
 10 Mars 2013

0 0.5 1 km

Source : Ville de Montréal

## ACTION TCA 02

# AMÉLIORATION DES VIADUCS EXISTANTS ENTRE L'ARRONDISSEMENT ET LE PLATEAU MONT-ROYAL EN TERMES DE CONFORT ET DE SÉCURITÉ ET ENTRETIEN

### Contexte et justification

La voie ferrée constitue un obstacle dans la trame urbaine entre l'arrondissement et le sud. Conséquemment, le milieu d'intervention compte plusieurs viaducs qui assurent la continuité des principaux axes routiers entre les arrondissements.

Les viaducs sont utilisés par les différents usagers de la route dont les véhicules lourds, les autobus du transport en commun, les voitures, les motocyclistes, les cyclistes et les piétons. Ces différents usagers de la route convergent tous vers les viaducs de l'arrondissement générant ainsi des conflits potentiels entre eux. Ces lieux affichent des caractéristiques communes qui les rendent hostiles et peu conviviaux pour les piétons et les cyclistes :

- Des structures peu attrayantes dont certaines sont en mauvais état;
- Des passages qui peuvent induire un sentiment d'insécurité de la part des piétons (éclairage, entretien);
- Des contrastes importants entre les zones d'ombre et de lumière, qui influencent négativement le sentiment de sécurité;
- Des liens visuels et physiques inexistantes avec les bâtiments adjacents;
- L'absence, dans la majorité des cas, d'espace dédié aux cyclistes.

Le sentiment de sécurité des déplacements sous les viaducs constitue donc un enjeu dans le cadre du PLD. La qualité des aménagements aura aussi une incidence tant sur la sécurité et le confort des usagers que sur l'esthétique du lieu.

### Objectifs

- Améliorer la convivialité des déplacements interarrondissements.

### Mise en garde

L'ensemble des interventions proposées devra faire l'objet d'études particulières et devra être validé par les représentants du CP et par le SITE au besoin afin de s'assurer que les actions prises soient compatibles avec d'autres considérations plus techniques.

### Interventions à mettre en place

Amélioration des viaducs existants entre l'arrondissement et le Plateau Mont-Royal en termes de confort, de sécurité et d'entretien (court, moyen et long termes)

L'arrondissement souhaite se baser sur les grands principes de conception urbaine en matière de confort sous les viaducs :

- Maximiser les possibilités d'aménagement paysager le long des murs de soutènement, et des zones de transitions entre les emprises publiques et privées;
- Incorporer des éléments artistiques sur les murs de soutènement, les trottoirs et la surface des bâtiments. Les éléments artistiques peuvent être de différentes natures :
  - Des installations artistiques colorées (éclairage) sous le viaduc;
  - Des fresques peintes. Un concours pourrait être mis en place pour trouver les artistes. Un thème tel que l'histoire de Rosemont La-Petite-Patrie pourrait être proposé. Un concours en vue de créer de nouvelles fresques peut être organisé par l'arrondissement.
- Fournir un aspect ouvert et propre à la structure et accompagné de fonctions d'éclairage intégrées et répondant aux besoins des différents usagers;
- Fournir des trottoirs et des chemins de surface sans obstacle et confortables en lien avec la Charte du piéton. Par exemple, la Ville de Calgary, dans sa politique pour les viaducs, recommande des trottoirs de 2.4 à 3 m sans obstacle et de 4.5 à 5 m si le lien est multifonctionnel et intègre un lien cyclable). Par contre, cette recommandation est difficilement applicable si l'on ne modifie pas les configurations des viaducs existants.

Coût global prévisionnel : \$\$\$

#### Maitre d'ouvrage

Arrondissement  
Rosemont–La Petite-Patrie

#### Partenaires

Ville de Montréal  
 Financement  
 Planification

Canadian Pacifique  
 Financement  
 Planification

Arrondissement  
du Plateau Mont-Royal  
 Financement  
 Planification

#### Portée de l'intervention

Global  
 Local  
 Ponctuel

## Principales actions liées

- TCA 03 Soutien des efforts de la Ville centre dans les négociations avec le CP pour l'aménagement de traverses sécuritaires au niveau de la voie ferrée;
- TCA 10 Mise en œuvre d'un programme global de réfection des trottoirs;
- CDQV 05 Amélioration de la sécurité des traverses piétonnières.
- 

## Indicateurs de suivi

- Nombre de viaducs aménagés;
  - Plaintes des citoyens (diminution du nombre de plaintes).
- 

## Références

- Guide technique « Aménagements en faveur des piétons et des cyclistes » de Vélo Québec, 2009, 168 pages;
- DOWNTOWN UNDERPASS URBAN DESIGN GUIDELINES Linking Downtown and Beltline JULY 2010, city of Calgary téléchargeable : <http://www.calgary.ca/PDA/LUPP/Documents/Publications/underpass-guidelines.pdf?noredirect=1>.



Source : Birch trees to the south, oak trees to the north, city of Calgary

## ACTION TCA 03

# SOUTIEN DES EFFORTS DE LA VILLE CENTRE DANS LES NÉGOCIATIONS AVEC LE CP POUR L'AMÉNAGEMENT DE TRAVERSES SÉCURITAIRES AU NIVEAU DE LA VOIE FERRÉE

### Contexte et justification

La voie ferrée constitue un obstacle dans la trame urbaine entre l'arrondissement et le sud. Conséquemment, le milieu d'intervention compte plusieurs viaducs qui assurent la continuité des principaux axes routiers entre les arrondissements. Toutefois, pour combler le manque de traverse de la voie ferrée, certains passages illégaux ont été aménagés par les passants.

### Objectifs

- Améliorer la convivialité des déplacements interarrondissements.

### Mise en garde

Toutes les interventions proposées devront faire l'objet d'études particulières et être validées par les représentants du Canadien Pacifique (CP) et par le Service des infrastructures, au besoin, afin de s'assurer que les actions prises soient compatibles avec d'autres considérations plus techniques.

### Interventions à mettre en place

Soutien des efforts de la Ville centre dans les négociations avec le Canadien Pacifique pour l'aménagement de traverses sécuritaires au niveau de la voie ferrée (court, moyen et long terme)

- La Ville de Montréal est en cours de négociation avec le Canadien Pacifique afin d'ajouter des passages à niveau pour les piétons et les cyclistes.
- L'arrondissement s'engage à maintenir les pressions sur le Canadien Pacifique (CP) à ce sujet au niveau des intersections :
  - Rues Cartier et Dandurand;
  - Avenue Henri-Julien et rue des Carrières;
  - Rues Saint-Dominique et Bernard.

Coût global prévisionnel : \$\$\$

### Principales actions liées

TCA 09 Mise en œuvre d'un programme global de réfection des trottoirs;  
CDQV 05 Amélioration de la sécurité des traverses piétonnières.

### Indicateurs de suivi

- Nombre de viaducs/passage à niveau aménagés;
- Plaintes des citoyens (diminution du nombre de plaintes).

### Références

- Guide technique « Aménagements en faveur des piétons et des cyclistes » de Vélo Québec, 2009, 168 pages;
- DOWNTOWN UNDERPASS URBAN DESIGN GUIDELINES Linking Downtown and Beltline JULY 2010, city of Calgary téléchargeable : <http://www.calgary.ca/PDA/LUPP/Documents/Publications/underpass-guidelines.pdf?noredirect=1>

### Maitre d'ouvrage

Arrondissement  
Rosemont–La Petite-Patrie

### Partenaires

Ville de Montréal  
 Financement  
 Planification

Canadian Pacifique  
 Financement  
 Planification

Arrondissement  
Rosemont–La Petite-Patrie  
 Financement  
 Planification

### Portée de l'intervention

Global  
 Local  
 Ponctuel



Exemple de la traverse de la voie ferrée dans le Vieux-Port de Montréal  
Crédit photo : Google Street View

## ACTION TCA 04

# POURSUITE DU DÉVELOPPEMENT D'UN RÉSEAU CYCLABLE QUATRE SAISONS

### Contexte et justification

Depuis quelques années, avec les automnes de plus en plus cléments et les printemps hâtifs que connaît la région montréalaise, l'usage du vélo ne cesse d'augmenter, même durant l'hiver<sup>5</sup>. Or, plusieurs pistes cyclables dans l'arrondissement, que ce soit les voies sur bandes cyclables en bordure du trottoir et certaines voies en site propre, sont fermées du 15 novembre au 1er avril. Les cyclistes qui souhaitent pratiquer le vélo en période hivernale sont donc contraints de circuler dans la même voie que les automobiles.

### Objectifs

- Permettre aux vélos de circuler dans les voies cyclables à longueur d'année.

### Mise en garde

Le déneigement des rues et donc des pistes cyclables, est la responsabilité de l'arrondissement. Le déneigement est fait en fonction des priorités établies qui comprennent notamment : les trottoirs, les zones situées près des écoles, les hôpitaux, les zones pour handicapés et les voies réservées au transport en commun. Les liens cyclables en bordure du trottoir, une fois fermés, deviennent la plupart du temps du stationnement sur rue pour les résidents. À noter également que certaines rues pourraient ne pas être assez larges pour accueillir la voie cyclable pendant le déneigement.

### Interventions à mettre en place

#### Mise en place d'un plan du réseau cyclable quatre saisons (moyen et long terme)

- Étude de la faisabilité du déneigement des liens cyclables en fonction des coûts du déneigement et du nombre de cyclistes potentiels. Il s'agit ici d'analyser si la largeur de la rue permet une voie cyclable quatre saisons en tenant compte de la neige en bordure;
  - Le réseau doit être maillé et continu en lien avec les liens cyclables déneigés dans les autres arrondissements;
  - Réfléchir l'aménagement des prochaines voies cyclables en fonction d'un aménagement pour un réseau cyclable quatre (4) saisons;
  - Utilisation de marquage longue durée pour rendre plus visibles les bandes cyclables sur rues.
- Coût global prévisionnel : \$\$\$

#### Déneigement de certains stationnements pour la saison hivernale (long terme)

- Afin que les cyclistes puissent stationner leurs vélos, il est pertinent de prévoir le déneigement des stationnements vélos publics.

Coût global prévisionnel : Non défini

### Principales actions liées

TCA 01 Prolongement du réseau cyclable dans l'arrondissement;

TCA 07 Ajout d'espaces de stationnement vélo sur l'espace public, notamment dans les secteurs résidentiels.

### Indicateurs de suivi

Nombre de km du réseau cyclable accessible durant quatre saisons.

### Références

- Guide technique « Aménagements en faveur des piétons et des cyclistes » de Vélo Québec, 2009, 168 pages.

### Maitre d'ouvrage

Arrondissement  
Rosemont–La Petite-Patrie

### Partenaires

Arrondissement  
Rosemont–La Petite-Patrie  
 Financement  
 Planification

Ville de Montréal  
 Financement  
 Planification

### Portée de l'intervention

- Global  
 Local  
 Ponctuel



Crédit photo : Métro

<sup>5</sup> Vélo Québec

# ACTION TCA 05

## SÉCURISATION DES LIENS CYCLABLES AUX INTERSECTIONS

### Contexte et justification

La Ville de Montréal développe depuis des années des liens cyclables à travers le territoire. Néanmoins, certaines voies cyclables ne sont plus aux normes et certaines intersections du réseau peuvent créer de l'inconfort pour les cyclistes les usagers.

### Objectifs

- Sécuriser les déplacements des cyclistes sur le réseau cyclable.

### Mise en garde

Sur son territoire, la Ville de Montréal est responsable du réseau cyclable, de la signalisation qui y est associée et de son entretien. Tous les projets visant le réseau cyclable, que ce soit le prolongement du réseau existant ou la mise aux normes d'une voie cyclable, sont sous la responsabilité du SITE. Par contre, l'arrondissement est responsable d'analyser et de valider le concept proposé par le SITE afin d'évaluer les impacts sur les résidents et de proposer des mesures correctives, si nécessaires.

### Interventions à mettre en place

#### Uniformisation de la piste cyclable sur Saint-Zotique (court terme)

La voie cyclable sur la rue Saint-Zotique est parfois en bordure du trottoir et d'autres fois en bordure du stationnement, il est donc recommandé de procéder à :

- Étude pour l'uniformisation et la sécurisation du lien cyclable de la rue Saint-Zotique.

Coût global prévisionnel : Assumé par la Ville de Montréal

#### Amélioration de la signalisation des voies cyclables (long terme)

Mise en place d'une signalisation horizontale (panneau) au niveau des pistes cyclables et multifonctionnelles hors chaussée pour indiquer :

- Depuis les liens cyclables, les pôles générateurs importants (bibliothèque, métro);
- Depuis les pôles générateurs, les indications pour rejoindre les liens cyclables (ex. : piste des Carrières).

Coût global prévisionnel : \$

#### Mise en place de SAS vélos à certaines intersections (long terme)

Le SAS vélo (« Bike Box ») est un espace d'arrêt réservé aux vélos à l'avant de la ligne d'arrêt pour des véhicules motorisés. Cette mesure est aménagée aux intersections gérées par des feux de circulation. Le SAS vélo se localise entre la ligne d'arrêt des véhicules motorisés et les traverses piétonnières, créant une distance séparatrice entre les piétons et les voitures. Il permet aux cyclistes de tourner plus facilement à gauche en se plaçant devant les véhicules à l'arrêt au feu rouge :

- Réalisation d'une étude de faisabilité afin de valider la sécurité des déplacements actifs, et la fonctionnalité en termes de circulation :
  - Évaluation des propositions d'aménagement par un comité technique constitué de représentants de l'arrondissement, du SPVM, du SIM et des groupes de citoyens concernés.

Coût global prévisionnel : Assumé par la Ville de Montréal

### Maitre d'ouvrage

Ville de Montréal (SITE)

### Partenaires

Arrondissement

Rosemont–La Petite-Patrie

Financement

Planification

### Portée de l'intervention

Global

Local

Ponctuel

## Principales actions liées

- TCA 01 Prolongement du réseau cyclable dans l'arrondissement;
- TCA 06 Mise en place d'un projet pilote de synchronisation des feux de circulation pour améliorer la fluidité de la circulation cyclable sur la rue Boyer;
- TCA 03 Développement d'un réseau cyclable quatre saisons.

---

## Coûts prévisionnels détaillés

- SAS vélo = 10 000 \$ en marquage permanent.

---

## Indicateurs de suivi

- Nombre d'intersections sécurisées.

---

## Références

- Chapitre 15 « Voies cyclables » du Tome I – Ouvrages routiers de la collection Normes – Ouvrages routiers du ministère des Transports du Québec (MTQ);
- Chapitre 7 et ses annexes « Voies cyclables » du Tome V – Signalisation routière de la collection Normes – Ouvrages routiers du MTQ;
- Guide technique « Aménagements en faveur des piétons et des cyclistes » de Vélo Québec, 2009, 168 pages;
- Guide d'aménagement des rues de Montréal, fascicule Aménagement cyclable.



Crédit photo : Arrondissement de Rosemont–La Petite-Patrie

## ACTION TCA 06

# EXPLORATION D'UN PROJET PILOTE DE SYNCHRONISATION DES FEUX DE CIRCULATION POUR AMÉLIORER LA FLUIDITÉ DE LA CIRCULATION CYCLABLE SUR LA RUE BOYER

### Contexte et justification

La piste cyclable de la Boyer est l'un des axes cyclables nord-sud les plus importants de l'île de Montréal. De nombreux cyclistes y circulent à toutes les périodes de la journée. En heures de pointe du matin et de l'après-midi, la circulation des cyclistes est même difficile compte tenu de sa fréquentation. Il s'agit de coordonner des feux en s'adaptant à la vitesse des vélos, leur permettant de parcourir une grande distance dans un corridor cyclable sans arrêter. Une signalisation adressée aux cyclistes les informe de l'heure d'opération de la synchronisation des feux et de la vitesse de circulation à pratiquer afin de rouler sans arrêter. Ce type d'aménagement permet de sécuriser, de favoriser et de fluidifier les déplacements des cyclistes.

### Objectifs

- Améliorer les déplacements des vélos sur l'axe Boyer.

### Mise en garde

Lieu d'implantation privilégié :

- Corridors cyclables à forts débits de vélos;
- Forte proportion de vélos se dirigeant tout droit aux carrefours;
- Grands axes où les intersections sont munies de feux de circulation et qui peuvent fonctionner en coordination.

### Interventions à mettre en place

Mise en place d'un projet pilote de synchronisation des feux de circulation pour une vitesse de circulation de 20 km sur le lien cyclable Boyer (long terme)

- Une étude de faisabilité devra être menée avant la mise en place du projet pilote;
- Considérations de conception et de fonctionnalité :
  - Signalisation adéquate, montrant les heures d'opération et la vitesse de circulation;
  - Vitesse pratiquée pour le flot continu (Copenhague, Danemark) : 20 km/h;
  - La coordination des feux se fait en fonction des périodes de pointe.

Coût global prévisionnel : \$

### Principales actions liées

TCA 05 Sécurisation des liens cyclables aux intersections.

### Indicateurs de suivi

- Fluidité de la circulation pour les cyclistes.

### Maitre d'ouvrage

Ville de Montréal

### Partenaires

Arrondissement

Rosemont–La Petite-Patrie

- Financement  
 Planification

Arrondissement adjacents

- Financement  
 Planification

Ville de Montréal (SITE)

- Financement  
 Planification

### Portée de l'intervention

- Global  
 Local  
 Ponctuel



Crédit photo : Flickr, Tous droits réservés par madstfri

## ACTION TCA 07

# AJOUT D'ESPACES DE STATIONNEMENT VÉLO SUR L'ESPACE PUBLIC, NOTAMMENT DANS LES SECTEURS RÉSIDENTIELS

### Contexte et justification

Certains établissements publics disposent de stationnements de courte durée pour les vélos, mais ces derniers ne sont pas suffisants en nombre et/ou peuvent être à risque de vol (car il n'est pas possible d'attacher le câble du vélo à un point fixe).

De plus, lors du diagnostic du PLD, de nombreux citoyens ont témoigné de l'absence de stationnements pour les vélos dans les rues résidentielles.

Le vol et le vandalisme comptent parmi les freins à l'usage du vélo. Il est donc nécessaire de prévoir au départ et à l'arrivée du déplacement effectué en vélo un stationnement sécurisé, permettant d'en favoriser l'usage et de diminuer le stationnement des vélos aux endroits informels.

### Objectifs

- Améliorer l'offre de stationnements pour les vélos, tant sur rue que hors rue tant en ce qui a trait au nombre de places offertes;
- Mettre à la disposition des cyclistes des stationnements vélos plus sécuritaires et confortables.

### Mise en garde

La mise en place de stationnements pour vélos dans les secteurs résidentiels peut demander du temps et des efforts pour être mis en place : acquisition de bâtiments (si nécessaire), entretien, planification des autorisations.

Cette démarche peut rencontrer des oppositions, car elle réduit les espaces de stationnement des voitures et/ou déplaie esthétiquement (dans le cas des abris de stationnement).

### Interventions à mettre en place

Installation de stationnements pour les vélos à proximité des pôles générateurs (court, moyen et long terme)

- Évaluation du besoin :
  - Collecte des données (taux relatifs de vol de vélos);
  - Sondage auprès des commerçants, institutions, etc.;
- Évaluation du nombre de stationnements requis;
- Installation des stationnements pour les vélos (voir Annexe A).

Coût global prévisionnel : \$\$

### Mise en place de stationnements vélos dans les rues résidentielles (long terme)

Les installations pour le stationnement des vélos en zone résidentielle sont nécessaires pour que les résidents disposent d'un espace fermé et sécurisé pour la nuit :

- Évaluation du besoin :
  - Collecte des données (taux de possession de vélos, nombre de places de stationnement vélo par logement, taux relatifs de vol de vélos, nombre de vélos stationnés la nuit dans la rue);
  - Sondage auprès des résidents.
- Évaluation du nombre de stationnements requis;
- Installation des stationnements pour les vélos (Voir Annexe A).

Coût global prévisionnel : \$\$\$

### Maitre d'ouvrage

Arrondissement  
Rosemont–La Petite-Patrie

### Partenaires

Ville de Montréal  
 Financement (hors rue)  
 Planification

Stationnement de Montréal  
 Financement  
 Planification

SDC  
 Financement  
 Planification

Autres grands pôles  
générateurs de déplacements  
 Financement  
 Planification

### Portée de l'intervention

Global

Local

Ponctuel

### Remplacement des stationnements vélos existants par des stationnements plus sécuritaires (moyen terme)

- Évaluation du besoin – faire un inventaire des stationnements existants;
- Remplacement en priorité des stationnements ne permettant pas d'attacher le cadre du vélo à un point fixe.

Coût global prévisionnel : \$\$

---

### Principales actions liées

TCA 01 Prolongement du réseau cyclable dans l'arrondissement;

TCA 04 Poursuite du développement d'un réseau cyclable quatre saisons;

TCA 08 Adoption d'une politique encadrant la mise en place de stationnements pour les vélos par des tiers.

---

### Coûts prévisionnels détaillés

- Coûts unitaires des supports à vélo (voir tableau en annexe A);
- Coûts unitaires de certains aménagements pour supports à vélo permanents – mise en place de saillies de trottoir : entre 20 000 et 25 000 \$;
- Coûts unitaires des supports à vélo temporaires (coûts d'installation/désinstallation et entreposage) : 300 \$ par support;

---

### Indicateurs de suivi

- Taux d'occupation par secteur des stationnements pour les vélos;
- Nombre de stationnements pour les vélos implantés.

---

### Références

- Stationnement de Montréal;
- Guide technique « Aménagements en faveur des piétons et des cyclistes » de Vélo Québec, 2009, 168 pages;
- Annexe A : Guide des stationnements vélos.



Crédit photo : Arrondissement de Rosemont–La Petite-Patrie

## ACTION TCA 08

# ADOPTION D'UNE POLITIQUE ENCADRANT LA MISE EN PLACE DE STATIONNEMENTS POUR LES VÉLOS PAR DES TIERS

### Contexte et justification

L'usage de la bicyclette est autant déterminé par ses facilités d'accès au point de départ que par les conditions d'utilisation sur le parcours et les possibilités de stationnement au lieu de destination. En conséquence, une politique cyclable doit toujours tenir compte des possibilités de stationnement.

Le déplacement est en effet rarement un but en soi : il est motivé par une activité que les possibilités de stationnement, au lieu final de destination, permettent de réaliser. Or, cette idée qui est couramment admise pour les déplacements automobiles n'est pas suffisamment intégrée en ce qui concerne les déplacements à vélo, souvent associés à des déplacements récréatifs.

Parmi les principaux freins à l'usage du vélo, on note le risque de vol<sup>6</sup> et le vandalisme. Il est donc nécessaire de prévoir au départ et à l'arrivée du déplacement effectué en vélo des espaces permettant de stationner celui-ci.

L'arrondissement possède un règlement qui exige que toute nouvelle construction résidentielle soit dotée d'un espace de stationnement réservé pour les vélos, le nombre variant en fonction des unités de logement.

### Objectifs

- Mettre à disposition des cyclistes des stationnements vélos sécuritaires et confortables.

### Mise en garde

Cette politique doit se conformer aux dispositions du règlement sur l'occupation du domaine public en vigueur pour l'arrondissement.

### Interventions à mettre en place

Adoption d'une politique encadrant la mise en place de stationnements pour les vélos par des tiers (long terme)

- Établissement d'une démarche d'autorisation (propriétaire ou locataire);
- Réalisation d'un encadrement pour aider à la mise en place de stationnements pour les vélos qui comprendra les informations suivantes :
  - Choix du type de support (voir Annexe A);
  - Critères d'implantation des supports, notamment les critères de dégagement (lampadaires, arbres, arrêts d'autobus, etc.);
  - Règles pour l'entretien.

Coût global prévisionnel : \$

### Principales actions liées

TCA 01 Prolongement du réseau cyclable dans l'arrondissement;

CDQV 01 Amélioration de l'accessibilité en mode actif des pôles générateurs;

TCA 07 Ajout d'espaces de stationnement vélo sur le domaine public, notamment dans les secteurs résidentiels.

### Indicateurs de suivi

- Nombre de supports à vélos installés par des tiers conformément à la politique.

### Références

- Guide technique « Aménagements en faveur des piétons et des cyclistes » de Vélo Québec, 2009, 168 pages.

<sup>6</sup> Source : enquête État du vélo au Québec en 2005

### Maitre d'ouvrage

Arrondissement  
Rosemont–La Petite-Patrie

### Partenaires

Ville de Montréal

- Financement
- Planification

Tiers

(Commerçants, institutions, employeurs)

- Financement
- Planification

SODER

- Financement
- Planification

### Portée de l'intervention

Global

Local

Ponctuel



Crédit photo : Arrondissement  
Rosemont–La Petite-Patrie

# ACTION TCA 09

## EXTENSION DU RÉSEAU DE VÉLO EN LIBRE-SERVICE

### Contexte et justification

La Ville de Montréal a lancé en mai 2009 un système de vélos en libre-service, connu sous le nom de BIXI, principalement localisé dans les secteurs centraux. En 2013, l'arrondissement de Rosemont–La Petite-Patrie comptait 73 stations BIXI et 4 123 citoyens de l'arrondissement étaient membres. Le système BIXI, comme présenté à la carte ci-jointe, est concentré à l'ouest du boulevard Pie-IX.

### Objectifs

- Promouvoir et inciter à la pratique du vélo comme mode utilitaire.

### Mise en garde

Le nombre de vélos étant fixe pour l'ensemble de la Ville de Montréal, le développement de nouvelles stations dans un secteur induit donc la suppression de stations à d'autres endroits. Il s'avère alors pertinent de desservir en priorité les lieux générant un fort potentiel de déplacements. L'arrondissement peut faire des demandes à BIXI pour ajouter ou modifier l'emplacement des stations, par contre, la décision finale revient à BIXI.

### Interventions à mettre en place

Poursuite du développement du système de vélos en libre-service, sur l'ensemble du territoire, à proximité des pôles générateurs et des parcs (moyen terme)

L'arrondissement entamera des discussions avec BIXI pour étendre la zone desservie aux endroits où la demande est importante, soit principalement dans l'est de l'arrondissement.



### Principales actions liées

TCA 01 Prolongement du réseau cyclable dans l'arrondissement.

### Indicateurs de suivi

- Nombre de stations pour les vélos en libre-service;
- Nombre d'usagers abonnés au réseau de vélos en libre-service résidants dans l'arrondissement.

### Références

www.bixi.com

### Maître d'ouvrage

BIXI

### Partenaires

Arrondissement

Rosemont–La Petite-Patrie

Financement (hors rue)

Planification

### Portée de l'intervention

Global

Local

Ponctuel



Credit photo : Flickr Tous droits réservés par scottsmith

## ACTION TCA 10

## MISE EN ŒUVRE D'UN PROGRAMME GLOBAL DE RÉFECTION DES TROTTOIRS

### Contexte et justification

Aujourd'hui, les véhicules stationnés illégalement sur les trottoirs, les trottoirs peu larges ou la présence de mobilier urbain peuvent être des entraves à la circulation des piétons. De plus, face au vieillissement de la population, le nombre de personnes ayant des limitations fonctionnelles pour se déplacer ne cessera d'augmenter. La notion d'accessibilité universelle devient donc très importante lors de l'aménagement des rues et des espaces publics.

La notion d'accessibilité universelle fait référence à la possibilité pour les personnes handicapées et à mobilité réduite (PMR : personnes âgées, femmes enceintes, personnes gênées temporairement, personnes de petite taille, mal ou non voyantes, mal ou non entendantes, etc.) de se déplacer dans des conditions similaires à l'ensemble de la population.

### Objectif

- Rendre les lieux publics et les rues universellement circulables pour les piétons en tout temps et en toute saison.

### Interventions à mettre en place

Mise en application de la Charte du piéton et du Guide des quartiers verts élaborés dans le cadre du Plan de transport de Montréal (court, moyen et long terme)

- Maintien d'un corridor de marche d'au moins 1,7 m (sans obstacle), ce qui correspond à l'espace requis pour le déneigement des trottoirs;
- Augmentation de la largeur des trottoirs dans les endroits fortement fréquentés par les piétons;
- Utilisation de revêtements de trottoir de textures et de couleurs présentant un contraste de 70 % par rapport à la chaussée;
- Maintien d'une surface régulière, stable, ferme et antidérapante dans les corridors de marche;
- Maintien d'un dégagement vertical minimal de 2,3 m sous tout panneau de signalisation sous les auvents et les bannes au-dessus du corridor de marche;
- Élimination des dénivellations brusques de plus de 6 mm de hauteur dans le corridor de marche;
- Ajout, dans les milieux où la présence de piétons est significative (ex. : rues commerciales, banquette en bordure de la chaussée tenant lieu de zone tampon entre la circulation et les piétons);
- Mise en place de mobilier urbain (banc, poubelle, éclairage).

Coût prévisionnel : non défini

### Élaboration d'un plan de réfection des trottoirs (moyen terme)

- Inventaire détaillé des discontinuités piétonnières. Un inventaire détaillé des discontinuités piétonnières pour les personnes à mobilité réduite devra être réalisé ultérieurement dans le cadre de l'accessibilité universelle de la voirie, afin de prioriser les secteurs à aménager ou à réaménager;
- Aménagement et continuité des cheminements des personnes à mobilité réduite entre les pôles de rabattement et les installations publiques importantes;
- L'arrondissement s'engage, lors de la réfection de la voirie, à intégrer le concept d'accessibilité universelle à ses aménagements.

### Maitre d'ouvrage

Arrondissement  
Rosemont–La Petite-Patrie

### Partenaires

Ville de Montréal

- Financement
- Planification

Association de citoyens

- Financement
- Planification

SDC

- Financement
- Planification

### Portée de l'intervention

- Global
- Local
- Ponctuel



Crédit photo : Google, rue Masson

Coût global prévisionnel : \$\$

---

### Principales actions liées

- TCA 02 Amélioration du confort et de la sécurité des piétons et des cyclistes au niveau des viaducs et de la voie ferrée;  
CDQV 01 Sécurisation des liens piétonniers aux abords des pôles générateurs (métro, hôpitaux, CLSC, CHSLD, centres communautaires, secteurs commerciaux);  
CDQV 05 Amélioration de la sécurité des traverses piétonnières.

---

### Indicateurs de suivi

- Nombre de km de trottoirs aménagés ou élargis;
- Nombre de plaintes portées sur le cheminement des piétons.

---

### Références

- Charte du piéton – Plan de transport de Montréal;
- « Quartiers verts – guide d'aménagement durable des rues de Montréal – Fascicule 1 », Direction des transports, Ville de Montréal, avril 2013, 194 pages Téléchargeable : [http://ville.montreal.qc.ca/portal/page?\\_pageid=8957,99661611&\\_dad=portal&\\_schema=PORTAL](http://ville.montreal.qc.ca/portal/page?_pageid=8957,99661611&_dad=portal&_schema=PORTAL)
- Réglementation municipale sur les travaux et les chantiers de construction.

## ACTION TCA 11

# BONIFICATION DE L'OFFRE DE TRANSPORT EN COMMUN

### Contexte et justification

L'arrondissement jouit d'une très bonne desserte du réseau d'autobus de la STM. C'est donc par la bonification de l'offre existante et l'ajustement de celle-ci à la demande que la STM entend améliorer l'attractivité du transport en commun. À cet égard, une attention particulière sera portée à la demande future en lien avec les projets de développement qui ne manqueront pas de l'influencer.

### Objectif

- Améliorer l'attrait du transport en commun;
- Assurer l'adéquation entre l'offre et la demande.

### Mise en garde

Vers les secteurs où le stationnement est abondant ou gratuit, et dans les secteurs peu denses, le transport en commun parvient difficilement à concurrencer l'automobile.

### Interventions à mettre en place

- Analyse de l'opportunité de bonifier la desserte dans l'axe de la rue D'Iberville (court terme)
- Poursuite des démarches en vue de la mise en service d'une ligne express entre Rosemont–La Petite-Patrie et le centre-ville (court terme)
- Poursuite de la collaboration entre l'arrondissement et la STM concernant l'évolution des projets de développement sur le territoire de Rosemont–La Petite-Patrie afin de répondre à la demande future (court, moyen et long terme)

### Principales actions liées

- TCA 12** Poursuite du déploiement de mesures préférentielles pour bus (MPB) dans l'arrondissement;
- TCA 13** Amélioration par l'arrondissement de l'aménagement à proximité des arrêts de bus et des aires d'attente.

### Indicateurs de suivi

- Suivi de l'achalandage des lignes circulant dans l'arrondissement;
- Suivi de la part modale du transport en commun dans l'arrondissement;
- Suivi des commentaires.

### Maître d'ouvrage

STM

### Partenaires

- Arrondissement  
Rosemont–La Petite-Patrie
- Financement (hors rue)
  - Planification

### Portée de l'intervention

- Global
- Local
- Ponctuel



Crédit photo : Arrondissement Rosemont–La Petite-Patrie

## ACTION TCA 12

# POURSUITE DU DÉPLOIEMENT DE MESURES PRÉFÉRENTIELLES POUR BUS (MPB) DANS L'ARRONDISSEMENT

### Contexte et justification

La croissance de l'utilisation de l'automobile et la congestion routière nuisent à la régularité et à la ponctualité des services d'autobus. Actuellement, l'arrondissement dispose de trois voies réservées avec mesures prioritaires aux feux. Ces voies réservées sont discontinues sur le territoire.

### Objectif

- Améliorer la régularité et la ponctualité des autobus sur le territoire montréalais de manière à augmenter l'attrait du transport en commun.

### Mise en garde

- La mise en service de voies réservées discontinues limite les bénéfices associés à ce type de MPB;
- L'implantation de voies réservées nécessite la réaffectation de voies de stationnement ou de circulation à l'usage exclusif du transport en commun.

### Interventions à mettre en place

Prolongement vers l'est de la voie réservée de la rue Beaubien (court terme)

Mise en service du SRB Pie-IX (moyen terme)

Poursuite du programme MPB de la STM (court et moyen terme)

- Études en cours (réalisation prévue pour 2014) :
  - Bélanger : corridor<sup>7</sup> d'étude de Saint-Denis à Galeries-d'Anjou;
  - Beaubien : prolongement de la voie réservée actuelle jusqu'à Pie-IX;
  - Lacordaire : corridor<sup>8</sup> d'étude de Léger à Notre-Dame.
- Études planifiées pour 2015-2016 :
  - Saint-Laurent, de René-Lévesque à Chabanel;
  - Saint-Denis, de Jean-Talon à Sherbrooke;
  - Sherbrooke Est, de Parthenais à Honoré-Beaugrand.

### Principales actions liées

TCA 11 Bonifier l'offre de transport en commun.

### Indicateurs de suivi

- Km de MPB dans l'arrondissement;
- Suivi de la ponctualité.

### Maitre d'ouvrage

STM

### Partenaires

Arrondissement

Rosemont–La Petite-Patrie

Financement

Planification

Ville de Montréal

Financement

Planification

MTQ

Financement

Planification

### Portée de l'intervention

Global

Local

Ponctuel



Crédit photo : Google

<sup>7</sup> Les études détermineront la faisabilité de mise en service de MPB, feux prioritaires ou voies réservées, sur la totalité ou une portion du corridor d'étude.

<sup>8</sup> Idem

## ACTION TCA 13

# AMÉLIORATION PAR L'ARRONDISSEMENT DE L'AMÉNAGEMENT À PROXIMITÉ DES ARRÊTS D'AUTOBUS ET DES AIRES D'ATTENTE

### Contexte et justification

Le transport en commun joue un rôle important dans la stratégie de réduction de l'usage de l'automobile en solo pour les déplacements quotidiens. De nombreux projets sont réalisés chaque année pour améliorer la desserte de l'île de Montréal. En plus d'une desserte efficace, la convivialité des déplacements vers les points d'embarquement du réseau de transport en commun peut influencer l'attrait au transport en commun pour les résidents : distance de marche, accessibilité universelle, sécurité, mobilier urbain, etc. La qualité de l'accessibilité améliorera le confort des usagers du transport en commun pendant les périodes d'attente, particulièrement au cours de transferts modaux<sup>9</sup>.

### Objectif

- Améliorer la qualité des aménagements autour des arrêts d'autobus.

### Interventions à mettre en place

Amélioration par l'arrondissement de l'aménagement à proximité des arrêts de bus et des aires d'attente (court, moyen et long terme)

- Aménagement des trottoirs en respectant les principes de l'accessibilité universelle : absence d'obstacles, largeur des trottoirs, sécurité des aires d'attente, etc.;
- Implantation à proximité des arrêts de passages piétonniers sécuritaires;
- Installation de bancs pour les aires d'attente et les arrêts d'autobus.

Coût global prévisionnel : à définir en fonction des aménagements

### Principales actions liées

TCA 10 Mise en œuvre d'un programme global de réfection des trottoirs;

CDQV 01 Sécurisation des liens piétonniers aux abords des pôles générateurs (métro, hôpitaux, CLSC, CHSLD, centres communautaires, secteurs commerciaux);

CDQV 05 Amélioration de la sécurité des traverses piétonnières.

### Indicateurs de suivi

- Nombre d'arrêts aménagés.

### Références

- « Guide d'aménagement pour le transport en commun », STM, Montréal, 2007.

### Maitre d'ouvrage

Arrondissement

Rosemont–La Petite-Patrie

### Partenaires

STM

- Financement
- Planification

Ville de Montréal

- Financement
- Planification

Groupes communautaires

- Financement
- Planification

### Portée de l'intervention

Global

Local

Ponctuel



Crédit photo : Arrondissement Rosemont–La Petite-Patrie

<sup>9</sup>Source : « Quartiers verts – guide d'aménagement durable des rues de Montréal – Fascicule 1 », Direction des transports, Ville de Montréal, avril 2013.

# Axe 2 CONVIVIALITÉ DES DÉPLACEMENTS ET QUALITÉ DE VIE

La sécurité joue un rôle primordial sur la qualité de vie et constitue un facteur déterminant de santé publique. Afin d'encourager les déplacements à pied et à vélo, l'amélioration de la sécurité aux abords des intersections, des édifices publics et des établissements scolaires est nécessaire.

## **Les interventions suivantes sont détaillées dans les fiches :**

- CDQV 01 Amélioration de l'accessibilité en mode actif des pôles générateurs;
- CDQV 02 Exploration des nouveaux types d'aménagements de rues conviviales;
- CDQV 03 Revitalisation de la piste multifonctionnelle des Carrières pour la réaménager en promenade urbaine pour les cyclistes et les piétons;
- CDQV 04 Évaluation de la possibilité d'ajouter des liens piétonniers pour accéder au parc Maisonneuve;
- CDQV 05 Amélioration de la sécurité des traverses piétonnières;
- CDQV 06 Poursuite de la mise en place d'une signature particulière aux abords des écoles;
- CDQV 07 Mise en place d'une signature particulière aux abords des parcs;
- CDQV 08 Poursuite de la mise en place de mesures d'apaisement de la circulation à l'intérieur de paramètres établis;
- CDQV 09 Mise en place de mesures pour limiter le transit dans les ruelles;
- CDQV 10 Sensibilisation au respect du Code de la route;
- CDQV 11 Développement de quartiers verts;
- CDQV 12 Diminution du transit dans les rues locales.

## ACTION CDVQ 01

# AMÉLIORATION DE L'ACCESSIBILITÉ EN MODE ACTIF DES PÔLES GÉNÉRATEURS DE DÉPLACEMENTS

### Contexte et justification

Il est important d'améliorer les transferts modaux aux abords des stations de métro et des autres grands pôles générateurs de déplacement. À noter qu'actuellement aucune signalisation n'indique les pôles générateurs que sont le marché Jean-Talon et les rues commerçantes pour les piétons dès qu'ils sortent des stations de métro.

Par ailleurs, le secteur d'affaires Angus est desservi à moins de 15 minutes de marche à pied par la station de métro Préfontaine (ligne verte). Toutefois, les liens entre le secteur Angus et le métro Préfontaine apparaissent comme non conviviaux pour les piétons.

### Objectif

- Améliorer la qualité d'aménagement des rues et des espaces publics pour en faire des lieux privilégiés de rencontre du quartier accessibles à tous.

### Interventions à mettre en place

Analyse et mise en place de mesures pour améliorer les déplacements aux abords des pôles générateurs (court, moyen et long terme)

- Afin d'améliorer l'intermodalité aux abords des pôles générateurs, l'aménagement peut inclure les aménagements suivants :
  - Arrêt d'autobus;
  - Stationnement pour les vélos;
  - Débarcadères automobiles;
  - Station BIXI;
  - Stationnement pour autopartage et véhicules en libre-service;
  - Postes de taxis.
- Pour chacun des pôles générateurs, l'amélioration de l'intermodalité nécessite les étapes suivantes :
  - Inventaire des aménagements actuels;
  - Identification et quantification des besoins pour chacun des modes (marche, vélo, automobile, autobus, autopartage);
  - Élaboration des concepts d'aménagement;
  - Validation des concepts d'aménagement par un comité technique composé des principaux acteurs concernés;
  - Mise en place des aménagements.
- La priorisation des aménagements est la suivante :
  - Métro (court terme);
  - Hôpitaux (moyen terme);
  - Zones commerciales (moyen terme);
  - Autres grands pôles générateurs de déplacements (long terme).

Coût global prévisionnel : à définir en fonction des aménagements

### Principales actions liées

- TCA 07 Ajout d'espaces de stationnement pour les vélos sur l'espace public, notamment dans les secteurs résidentiels;
- TCA 08 Adoption d'une politique encadrant la mise en place de stationnements pour les vélos par des tiers;
- TCA 09 Extension du réseau de vélo en libre-service;
- TCA 10 Mise en œuvre d'un programme global de réfection des trottoirs;
- TCA 13 Amélioration par l'arrondissement de l'aménagement à proximité des arrêts d'autobus et des aires d'attente.

### Maitre d'ouvrage

Arrondissement  
Rosemont–La Petite-Patrie

### Partenaires

STM

- Financement
- Planification

Ville de Montréal

- Financement
- Planification

### Portée de l'intervention

- Global
- Local
- Ponctuel



Crédit photo : Google

## ACTION CDVQ 02

## EXPLORATION DES NOUVEAUX TYPES D'AMÉNAGEMENTS DE RUES CONVIVIALES

### Contexte et justification

On constate la présence de nombreux piétons au niveau des rues commerçantes et à proximité des stations de métro. Néanmoins, le partage de la voirie reste difficile entre les usagers.

On constate également une forte fréquentation des rues commerciales en période estivale et lors des foires, ce qui induit un nombre important de piétons.

### Objectif

- Favoriser un meilleur partage de l'espace public;
- Rééquilibrer l'espace entre les piétons et l'automobile.

### Mise en garde

Au Québec, bien que les zones de rencontres soient à l'étude dans plusieurs villes, ce type d'aménagement n'est pas encore légalement autorisé par le Code de sécurité routière. Toutefois, il existe des projets pilotes qui sont pour l'instant réservés aux rues locales.

Une attention particulière devra être accordée à la conception des intersections situées à la limite des nouvelles places publiques, et des zones de rencontres.

La mise en place d'une rue piétonnière estivale peut entraîner de la suppression de places de stationnement. Une concertation préalable avec les sociétés de développement commercial est donc nécessaire. La fermeture périodique de certaines rues à la circulation des autobus aurait des impacts sur :

- la clientèle de la ligne, puisque les temps de parcours seraient allongés;
- la quiétude des rues locales sur lesquels les autobus pourraient être détournés;
- les services de la STM tant en ce qui concerne les parcours que les conditions et les coûts d'exploitation.

### Interventions à mettre en place

#### Aménagement de rues piétonnières durant la période estivale (court, moyen et long terme)

Le concept de rues piétonnières temporaires ou saisonnières vise à restreindre l'accès de la rue ou d'un tronçon aux véhicules motorisés (sauf les véhicules d'urgence et les autobus de la STM) pendant une période donnée (fins de semaine, soirs, jours) :

- Évaluation avec tous les intervenants concernés des impacts, et plus particulièrement avec les services d'urgence et la STM;
- Réalisation des études techniques d'ingénierie et d'urbanisme requises pour préciser la nature du concept, les impacts de celui-ci (faisabilité) et pour préparer les plans et devis;
- Participation des riverains à la définition des aménagements souhaités (concertation).

Quelques recommandations à la viabilité de la rue piétonnière :

- Projet de piétonisation partielle en période estivale;
- Maintien d'un corridor de marche de 1,7 m sans obstacle sur les trottoirs;
- Favorisation des contre-terrasses (terrasses dans la rue et non sur le trottoir);
- Implantation de la signalisation adéquate durant la période d'exploitation;
- Autorisation des livraisons en matinée selon les besoins de la rue (ex. : entre 7 h et 10 h);
- Interdiction aux cyclistes de circuler sur leur vélo.

Lieu d'intervention possible : rue Shamrock et le marché Jean-Talon en saison estivale.

Coût global prévisionnel : \$\$



Crédit photo : Certu

### Aménagement de « zones de rencontres » (long terme)

Ce concept, plus largement développé en Europe, propose un partage différent de la voie publique entre les divers usagers. Ainsi, piétons et cyclistes ont priorité sur les autres véhicules (sauf les véhicules d'urgence). Les automobilistes peuvent circuler dans une zone de rencontre (à la différence de la rue piétonnière), mais ne peuvent pas excéder 20 km/h :

- Évaluation avec tous les intervenants concernés des impacts, et plus particulièrement avec les services d'urgence;
- Réalisation des études techniques d'ingénierie et d'urbanisme requises pour préciser la nature du concept et les impacts de celui-ci (faisabilité) et préparer les plans et devis;
- Participation des riverains à la définition des aménagements souhaités (concertation).

Coût global prévisionnel : \$

### Conception d'un aménagement particulier améliorant l'intermodalité et la convivialité aux abords de la station de métro Beaubien (court terme)

- Évaluation avec tous les intervenants concernés des impacts, et plus particulièrement avec les services d'urgence et la STM;
- Réalisation des études techniques d'ingénierie et d'urbanisme requises pour préciser la nature du concept et les impacts de celui-ci (faisabilité) et préparer les plans et devis;
- Participation des riverains à la définition des aménagements souhaités (concertation).

Coût global prévisionnel : \$\$

### Principales actions liées

CDQV 01 Amélioration de l'accessibilité en mode actif des pôles générateurs;

CDQV 05 Amélioration de la sécurité des traverses piétonnières;

TCA 10 Mise en œuvre d'un programme global de réfection des trottoirs;

CDQV 11 Développement de quartiers verts.

### Indicateurs de suivi

- Suivi des impacts sur la circulation et le stationnement (comptages véhiculaires, relevés de vitesse (avant et après);
- Nombre de rues aménagées.

### Références

- Codes de la rue en Belgique et en France;
- « Une voirie pour tous », site internet du CERTU : <http://www.voiriepour tous.developpement-durable.gouv.fr/certu-parution-de-zones-de-a551.html>;
- Vivre en ville : [www.vivreenville.org](http://www.vivreenville.org);
- Une veille à la conformité avec le Code de la sécurité routière est à maintenir.

### Maitre d'ouvrage

Arrondissement

Rosemont–La Petite-Patrie

### Partenaires

STM

Financement

Planification

Ville de Montréal

(Signalisation)

Financement (hors rue)

Planification

SPVM

Financement

Contrôle policier

SIM

Financement

Planification

SDC

Financement

Planification

### Portée de l'intervention

Global

Local

Ponctuel

## ACTION CDVQ 03

# REVITALISATION DE LA PISTE MULTIFONCTIONNELLE DES CARRIÈRES POUR LA RÉAMÉNER EN PROMENADE URBAINE POUR LES CYCLISTES ET LES PIÉTONS

### Contexte et justification

La piste des Carrières est une piste multifonctionnelle en site propre sur une surface en petit gravier autant pour les piétons que pour les cyclistes. Elle longe d'un côté la voie ferrée, et de l'autre des bâtiments, des industries et des parcs. Actuellement, ce sentier pour piétons et cyclistes est de sable de pierre et ne dispose pas d'éclairage. Ce sentier mixte manque également de verdure. Le partage cyclistes-piétons n'est pas connu de plusieurs.

### Objectif

- Améliorer la qualité d'aménagement pour en faire des lieux privilégiés de rencontre.



Crédit photo : Google

### Interventions à mettre en place

#### Réaménagement de la piste multifonctionnelle des Carrières en promenade urbaine (moyen terme)

Une motion adoptée à l'unanimité lors du conseil d'Arrondissement de juin 2013 demande que la Ville de Montréal profite des célébrations de son 375e anniversaire pour verdier et sécuriser cet aménagement :

- Amélioration de la surface de passage;
- Embellissement et verdissement des abords;
- Mise en place de mobilier urbain (tables de pique-nique, stationnements pour les vélos, poubelles);
- Entretien périodique de la piste;
- Maintien de la piste enneigée en hiver pour permettre le ski de fond;
- Mise en place d'un éclairage adapté aux piétons et aux cyclistes;
- Indication des pôles générateurs avec une signalétique appropriée depuis la piste multifonctionnelle (ex : Promenade Masson, bureau de l'arrondissement, stations de métro);
- Installation d'une signalisation de l'usage partagé entre piétons et cyclistes.

Coût global prévisionnel : \$\$\$

### Principales actions liées

- TCA 02** Amélioration des viaducs existants entre l'arrondissement et le Plateau Mont-Royal en termes de confort, de sécurité et d'entretien;
- TCA 03** Soutien des efforts de la Ville centre dans les négociations avec le CP pour l'aménagement de traverses sécuritaires au niveau de la voie ferrée;
- TCA 07** Ajout d'espaces de stationnement vélo sur l'espace public, notamment dans les secteurs résidentiels.

### Indicateurs de suivi

- Sondage sur l'appréciation auprès des usagers;
- Achalandage (piétons, cyclistes).

### Maitre d'ouvrage

Ville de Montréal (SITE)

### Partenaires

Arrondissement  
Rosemont–La Petite-Patrie  
 Financement (hors rue)  
 Planification

SPVM  
 Financement  
 Planification

SODER<sup>10</sup>  
 Financement  
 Planification

### Portée de l'intervention

- Global  
 Local  
 Ponctuel

<sup>10</sup> Société de développement environnemental de Rosemont (SODER)

## ACTION CDVQ 04

# ÉVALUATION DE LA POSSIBILITÉ D'AJOUTER DES LIENS PIÉTONS POUR ACCÉDER AU PARC MAISONNEUVE

### Contexte et justification

Le parc Maisonneuve, situé dans l'est de l'arrondissement, est un pôle de loisirs apprécié par les résidents. Or, le manque d'accès complique les déplacements vers le parc.

### Objectif

- Améliorer l'accès aux espaces publics.

### Interventions à mettre en place

Évaluation de la possibilité d'ajouter des liens piétonniers pour accéder au parc Maisonneuve (moyen terme)

- Faire l'analyse des déplacements aux abords du parc et l'évaluation des besoins pour faciliter son accès;
- Étudier l'opportunité d'ajout de liens piétonnier et cyclistes.



Crédit photo : Google

### Principales actions liées

- TCA 02** Amélioration des viaducs existants entre l'arrondissement et le Plateau Mont-Royal en termes de confort, de sécurité et d'entretien;
- TCA 03** Soutien des efforts de la Ville Centre dans les négociations avec le CP pour l'aménagement de traverses sécuritaires au niveau de la voie ferrée;
- TCA 07** Ajout d'espaces de stationnement vélo sur l'espace public, notamment dans les secteurs résidentiels.

### Indicateurs de suivi

- Nombre d'accès aménagés.

### Maitre d'ouvrage

Ville de Montréal (Servie des Grands Parcs)

### Partenaires

Arrondissement  
Rosemont–La Petite-Patrie  
 Financement (hors rue)  
 Planification

SPVM  
 Financement  
 Planification

### Portée de l'intervention

- Global
- Local
- Ponctuel

# ACTION CDVQ 05

## AMÉLIORATION DE LA SÉCURITÉ DES TRAVERSES PIÉTONIÈRES

### Contexte et justification

Les traverses piétonnières à bloc jaune sont difficiles à respecter pour les automobilistes, même si la priorité revient au piéton sur ce type d'aménagement. Sur les artères à forts débits, les traverses piétonnières s'effectuent préférentiellement au niveau des carrefours à feux. Ces passages sont implantés de façon à assurer les cheminements les plus directs possible aux piétons. Certaines intersections apparaissent comme difficiles à traverser pour les piétons et/ou non sécuritaires. C'est le cas notamment des intersections : Pie-IX/Rosemont, Rachel/Molson, Masson/Saint-Michel, Rosemont/Viau, Jean-Talon/Pie-IX, Bélanger/Papineau, Beaubien/Pie-IX.

Il existe beaucoup de types de traverses piétonnières à Montréal et une vaste étude est actuellement en cours par la Ville de Montréal pour en revoir les normes d'aménagement.

### Objectif

- Améliorer la sécurité routière, particulièrement celle des piétons.

### Interventions à mettre en place

#### Mise en place d'un programme d'amélioration de la sécurité des traverses piétonnières à bloc jaune (court terme)

- Priorisation des traverses piétonnières accidentogènes;
- Révision des emplacements;
- Aménagement des traverses piétonnières afin de les rendre plus sécuritaires (marquage plus clair des traverses piétonnières, ajout de délinéateurs centraux, et ajout d'un feu de circulation ou de saillies (après études spécifiques), demande de révision de la signalisation actuelle du MTQ qui est déficiente;
- Entretien du marquage au sol visible et de bonne qualité.

Coût global prévisionnel : \$\$\$

#### Sécurisation de la rue des Carrières (court terme)

- Évaluation avec tous les intervenants concernés des impacts, et plus particulièrement avec les services d'urgence;
- Réalisation des études techniques d'ingénierie et d'urbanisme requises pour préciser la nature du concept, les impacts de celui-ci (faisabilité) et préparer les plans et devis;
- Participation des riverains à la définition des aménagements souhaités (concertation).

Coût global prévisionnel : \$\$

#### Aménagement des intersections les plus accidentogènes en se basant sur les meilleures pratiques de la Ville de Montréal pour les traverses avec feux (court, moyen, long terme)

- Installation des feux piétonniers et un intervalle de protection pour les piétons selon la norme préparée par la Direction des transports;
- Introduction des phases de traverses piétonnières exclusives dans le cycle des feux de circulation (si les études techniques d'ingénierie le recommandent);
- Ajustement du temps de traverse des piétons des feux à décompte numérique aux endroits où la proportion de personnes âgées ou à mobilité réduite est élevée et si les analyses effectuées le justifient;
- Implantation de feux sonores pour les personnes malvoyantes.

#### Sécurisation des intersections par un dégagement de 5 m excluant le rayon (moyen terme)

- Améliorer la visibilité par un dégagement suffisant aux abords des intersections;
- Interdiction de stationner sur une distance de 5 m;

### Maitre d'ouvrage

Ville de Montréal

### Partenaires

Arrondissement

Rosemont–La Petite-Patrie

Financement

Planification

SPVM

Financement

Planification

Contrôle

### Portée de l'intervention

Global

Local

Ponctuel

- Favoriser les saillies de trottoirs engazonnés pour diminuer les distances de traversée et modérer la circulation sur les axes à proximité des écoles, stations de métro, zones commerciales ou résidentielles.

---

### Principales actions liées

- TCA 10** Mise en œuvre d'un programme global de réfection des trottoirs;
- CDQV 06** Poursuite de la mise en place d'une signature particulière aux abords des écoles;
- CDQV 07** Mise en place d'une signature particulière aux abords des parcs;
- CDQV 08** Poursuite de la mise en place de mesures d'apaisement de la circulation à l'intérieur de paramètres établis.

---

### Coûts prévisionnels détaillés

- Saillies : 20 000 \$ à 25 000 \$;
- Feux : 100 000 \$;
- Feux piétons : 5 000 \$.

---

### Indicateurs de suivi

- Taux de collision des piétons et des cyclistes;
- Nombre d'intersections sécurisées.

---

### Références

- Charte des piétons, Plan de transport de Montréal, 2006;
- « Guide canadien d'aménagement des rues conviviales », Association des transports du Canada, Ottawa, 1998;
- Normes du MTQ;
- Guide canadien des traverses routières (pedestrians crossing control Guide);
- « Tome V – Signalisation routière », Québec : Les publications du Québec, Ministère des Transports, 2012.



Crédit photo : Arrondissement Rosemont–La Petite-Patrie

## ACTION CDVQ 06

## POURSUITE DE LA MISE EN PLACE D'UNE SIGNATURE PARTICULIÈRE AUX ABORDS DES ÉCOLES

### Contexte et justification

Les abords des écoles et des parcs sont des zones sensibles fréquentées par une clientèle vulnérable. Diverses problématiques ont pu être relevées au niveau des écoles et classées en fonction de trois volets.

Un volet sur le stationnement où l'on relève un manque d'espace de stationnement, la présence de stationnement en double file et le stationnement dans les zones réservées aux autobus scolaires.

Un volet sur la circulation où l'on note à proximité des écoles une vitesse excessive, le non-respect des traverses d'écoliers, le transit dans les ruelles, etc.

Un volet sur les corridors scolaires où l'on note la l'absence d'identification de certains corridors, le manque de supports à vélo et des déficiences liées au marquage et aux passages piétons. Ces problématiques ne sont pas exhaustives et ne concernent pas l'intégralité des établissements. Un diagnostic doit être réalisé pour chacun des établissements. L'implantation d'une signature visuelle et physique pour ces zones contribuera à la sensibilisation des automobilistes et la sécurisation des interactions entre la rue et l'école.

Actuellement, l'arrondissement réalise une signature particulière au niveau des écoles (modération de la vitesse, saillies, marquage...). Déjà 25 écoles sur les 35 de l'arrondissement ont été aménagées. La vitesse est limitée à 30 km/h autour des écoles.

### Objectif

- Améliorer la sécurité des déplacements aux abords des écoles



Crédit photo : Arrondissement de Rosemont – La Petite-Patrie

### Interventions à mettre en place

Poursuivre le programme de sécurisation aux abords des écoles (court terme).

Ce programme est constitué de huit étapes :

1. Choix de l'école;
2. Transmission d'un questionnaire à la direction de l'école;
3. Validation des problématiques soulevées dans le questionnaire, recueil d'informations complémentaires auprès du SPVM et des brigadiers scolaires et observations des problématiques sur le terrain et relevés complémentaires;
4. Analyse des problématiques et recommandations réparties en trois (3) volets :
  - Volet stationnement;
  - Volet circulation;
  - Volet corridors scolaires
5. Rédaction du rapport d'analyse et des plans;

### Maitre d'ouvrage

Arrondissement  
Rosemont–La Petite-Patrie

### Partenaires

SPVM

- Financement
- Planification

Ville de Montréal

- Financement
- Planification

### Portée de l'intervention

- Global
- Local
- Ponctuel

6. Rencontre avec les représentants de l'école, le conseil d'établissement et un représentant du SPVM : présentation du rapport;
7. Mise en place des mesures;
8. Nouveaux relevés terrain à la suite de l'installation des mesures recommandées et ajustement des mesures, s'il y a lieu.

**Listes des interventions possibles :**

Volet	Interventions
Stationnement	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Mise en place d'espaces « débarcadère-15 min »;</li> <li>• Identification, à l'aide d'une bande jaune sur la bordure du trottoir, de la zone d'autobus scolaire;</li> <li>• Installation d'une signalisation d'arrêt interdit aux abords des supports à vélo pour permettre un meilleur accès;</li> <li>• En accord avec la direction de l'école, mise en place d'embarquement-débarquement dans la cour de l'école des élèves transportés en autobus scolaire.</li> </ul>
Circulation	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Rétrécissement de la chaussée avec un lignage (bandes hachurées ou ligne continue);</li> <li>• Identification de la zone scolaire;</li> <li>• Signalisation dynamique de la zone scolaire installée sur une potence;</li> <li>• Afficheur de vitesse sur les artères;</li> <li>• Aménagement de saillies aux intersections;</li> <li>• Fermeture de la ruelle pour éviter le transit.</li> </ul>
Corridor scolaire	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Identification des corridors scolaires;</li> <li>• Amélioration du marquage des passages piétonniers aux intersections le long des corridors scolaires;</li> <li>• Mise en place d'un marquage permanent des passages d'écoliers jaunes;</li> <li>• Aménagement de saillies aux abords du passage d'écoliers;</li> <li>• Ajout d'une signalisation dynamique aux abords des passages d'écoliers;</li> <li>• Ajout de supports à vélos.</li> </ul>

Coût global prévisionnel : \$\$\$

**Principales actions liées**

- TCA 01 Prolongement du réseau cyclable dans l'arrondissement;
- TCA 07 Ajout d'espaces de stationnement vélo sur l'espace public, notamment dans les secteurs résidentiels;
- TCA 08 Adoption d'une politique encadrant la mise en place de stationnements pour vélo par des tiers;
- TCA 10 Mise en œuvre d'un programme global de réfection des trottoirs;
- CDQV 05 Amélioration de la sécurité des traverses piétonnières;
- CDQV 07 Mise en place d'une signature particulière aux abords des parcs;
- CDQV 08 Poursuite de la mise en place de mesures d'apaisement de la circulation à l'intérieur de paramètres établis;
- CDQV 09 Mise en place de mesures pour limiter le transit dans les ruelles.
- CDQV 12 Diminution du transit dans les rues locales.

**Indicateurs de suivi**

- Vitesse pratiquée versus affichée;
- Nombre d'écoles complétées.

**Références**

- Programme de sécurisation aux abords des écoles — Arrondissement de Rosemont—La Petite-Patrie

## ACTION CDVQ 07

## MISE EN PLACE D'UNE SIGNATURE PARTICULIÈRE AUX ABORDS DES PARCS

### Contexte et justification

Les abords des écoles et des parcs sont des zones sensibles fréquentées par une clientèle vulnérable.

Diverses problématiques liées à la circulation ont pu être mentionnées aux abords des parcs. L'implantation d'une signature visuelle et physique à proximité des parcs et plus particulièrement des entrées, contribuera à la sensibilisation des automobilistes et à la sécurisation des déplacements des modes actifs. Actuellement, l'arrondissement réalise une signature particulière aux abords des écoles.

### Objectif

- Améliorer la sécurité des déplacements aux abords des parcs.

### Interventions à mettre en place

Mise en place d'un programme de sécurisation des abords des parcs (moyen terme).

Ce programme est dans la même lignée que celui concernant les établissements scolaires.

Ce programme est constitué de sept (7) étapes :

1. Choix du parc;
2. Diagnostic et observation des problématiques sur le terrain et relevés complémentaires;
3. Analyse des problématiques et recommandations;
4. Rédaction du rapport d'analyse et des plans;
5. Rencontre avec les représentants des citoyens et un représentant du SPVM : présentation du rapport;
6. Mise en place des mesures;
7. Nouveaux relevés terrain à la suite de l'installation des mesures recommandées et ajustement des mesures, s'il y a lieu.

Listes des interventions possibles : se référer aux mesures de modération proposées

Coût global prévisionnel : \$\$\$

### Principales actions liées

- TCA 01 Prolongement du réseau cyclable dans l'arrondissement;
- CDQV 05 Amélioration de la sécurité des traverses piétonnières;
- TCA 07 Ajout d'espaces de stationnement vélo sur l'espace public, notamment dans les secteurs résidentiels;
- CDQV 06 Poursuite de la mise en place d'une signature particulière aux abords des écoles;
- TCA 08 Adoption d'une politique encadrant la mise en place de stationnement pour les vélos par des tierces;
- CDQV 08 Poursuite de la mise en place de mesures d'apaisement de la circulation à l'intérieur de paramètres établis;
- CDQV 09 Mise en place de mesures pour éliminer le transit dans les ruelles;
- TCA 10 Mise en œuvre d'un programme global de réfection des trottoirs;
- CDQV 12 Diminution du transit dans les rues locales.

### Indicateurs de suivi

- Vitesse pratiquée versus affichée;
- Nombre de parcs complétés.

### Maitre d'ouvrage

Arrondissement  
Rosemont–La Petite-Patrie

### Partenaires

Ville de Montréal

- Financement
- Planification

SPVM

- Financement
- Planification

### Portée de l'intervention

- Global
- Local
- Ponctuel



Crédit photo : Google

## ACTION CDVQ 08

# POURSUITE DE LA MISE EN PLACE DE MESURES D'APAISEMENT DE LA CIRCULATION À L'INTÉRIEUR DE PARAMÈTRES ÉTABLIS

### Contexte et justification

La présence de transit dans les rues locales est essentiellement liée aux problèmes de congestion sur le réseau supérieur. L'analyse des vitesses affichées versus les vitesses pratiquées montre que la vitesse pratiquée n'est pas toujours plus élevée que la limite et qu'il peut parfois s'agir de perceptions. Toutefois, un sentiment d'insécurité, qui s'explique notamment par la largeur des rues, peut être ressenti par les citoyens.

### Objectif

- Améliorer la sécurité routière, particulièrement celle des piétons et des cyclistes

### Mise en garde

Souvent, pour les usagers de la rue et les résidents du quartier, une mesure n'est valable que si elle est perçue comme efficace et pourvu qu'elle ne crée pas de situation indésirable. En effet, lorsqu'on implante des mesures d'apaisement de la circulation, il importe de s'assurer le plus possible que :

- Le problème de transit et/ou de vitesse n'est pas déplacé sur une autre rue locale et que les voies de circulation connexes ont la capacité d'absorber le report véhiculaire;
- L'accessibilité des résidents est maintenue;
- L'entretien ne doit pas être gêné (balayage, déneigement);
- Les services d'utilité publique (ordures, police) et les services de transports en commun pourront encore fonctionner efficacement;
- Les services d'urgence ont toujours un accès dans toute la zone;
- Les modes non motorisés ne doivent pas être gênés par les mesures mises en place.

À noter également que la mise en place de certaines mesures d'apaisement de la circulation peut empiéter sur le stationnement sur rue.

### Interventions à mettre en place

#### Révision de la grille d'évaluation existante d'apaisement de la circulation (moyen terme)

- L'arrondissement souhaite réviser son processus de gestion des demandes relatives à la circulation afin de répondre de façon optimale aux attentes des citoyens. Ce processus permet de définir la pertinence ou non de la mise en place de mesures de modération en fonction des critères géométriques, des débits et des vitesses pratiquées.

Coût global prévisionnel : \$

#### Poursuite de l'implantation de mesures d'apaisement de la circulation (court, moyen et long terme)

- Réalisation d'une étude de circulation afin de valider la fonctionnalité de la rue ainsi que l'impact potentiel sur l'accessibilité en général et en particulier pour les véhicules d'urgence et de transport en commun;
- Évaluation des propositions d'aménagement par un comité technique constitué de représentants de l'arrondissement, du SPVM, du SIM et des groupes de citoyens concernés;
- Choisir les mesures de modération adaptées aux caractéristiques du milieu et produisant les effets escomptés.

Coût global prévisionnel : \$\$\$

### Principales actions liées

CDQV 06 Poursuite de la mise en place d'une signature particulière aux abords des écoles;

CDQV 07 Mise en place d'une signature particulière aux abords des parcs

CDQV 12 Diminution du transit dans les rues locales.

### Maitre d'ouvrage

Arrondissement

Rosemont–La Petite-Patrie

### Partenaires

STM

- Financement  
 Planification

Ville de Montréal

- Financement  
 Planification

SPVM

- Financement  
 Planification

SIM

- Financement  
 Planification

Groupe de citoyens

- Financement  
 Planification

### Portée de l'intervention

Global

Local

Ponctuel

### Coûts prévisionnels

- Dos d'âne entre 4 000 et 6 000 \$;
- Saillies de trottoir entre 20 000 et 25 000 \$.

---

### Indicateurs de suivi

- Relevés de vitesse avant et après;
- Comptage véhiculaire.

---

### Références

- Normes du MTQ;
- Règlements de circulation de l'arrondissement et de la Ville Centre;
- « Guide canadien d'aménagement des rues conviviales », Association des transports du Canada, Ottawa, 1998.



Crédit photo : Arrondissement Rosemont–La Petite-Patrie

# ACTION CDVQ 09

## MISE EN PLACE DE MESURES POUR LIMITER LE TRANSIT DANS LES RUELLES

### Contexte et justification

En période de pointe, il est possible que les rues à proximité des artères saturées soient victimes de débordement de circulation. Des automobilistes ont donc la mauvaise habitude d'utiliser les ruelles pour transiter dans l'arrondissement.

### Objectif

- Limiter le transit dans les ruelles

### Mise en garde

Lorsque l'on ferme partiellement la ruelle à la circulation, il importe de s'assurer que :

- L'accessibilité des résidents à leur stationnement est maintenue;
- L'entretien ne doit pas être gêné (balayage, déneigement);
- Les services d'utilité publique pourront encore fonctionner efficacement;
- Les modes non motorisés ne doivent pas être gênés par les mesures mises en place.

### Interventions à mettre en place

Continuation de l'élimination du transit de ruelles via le programme de ruelles vertes et le programme d'apaisement de la circulation aux abords des écoles (court terme)

- Déjà dans le cadre des ruelles vertes et du programme de sécurisation aux abords des écoles, l'arrondissement met en place des fermetures partielles à la circulation dans les ruelles. Cela permet une meilleure qualité de vie pour les résidents de la ruelle et pour les enfants qui y jouent.

Coût global prévisionnel : \$

Mise en place d'un programme spécifique pour éliminer le transit dans les ruelles (moyen terme)

- Réalisation d'une étude de circulation afin de valider la fonctionnalité de la ruelle en particulier pour les véhicules d'urgence;
- Évaluation des propositions d'aménagement par un comité technique constitué de représentants de l'arrondissement, du SPVM, du SIM et des groupes de citoyens concernés;
- Mise en place d'une démarche d'acceptabilité du projet d'obstruction à la circulation véhiculaire dans les ruelles, par exemple, par l'entremise d'un sondage porte-à-porte comparable à celui effectué dans le cadre d'une ruelle verte;
- Choix des mesures de modération adaptées aux caractéristiques du milieu et produisant les effets escomptés :
  - Fermeture de ruelles en H pour devenir des ruelles en Z, S ou L;
  - Mise en place de mesures de modération.

Coût global prévisionnel : \$\$

### Principales actions liées

- CDVQ 06 Poursuite de la mise en place d'une signature particulière aux abords des écoles;
- CDVQ 08 Poursuite de la mise en place de mesures d'apaisement de la circulation à l'intérieur de paramètres établis;
- CDVQ 11 Développement de quartiers verts;
- PIRE 05 Continuité du programme de verdissement des ruelles;
- CDVQ 12 Diminution du transit dans les rues locales.

### Indicateurs de suivi

- Relevés de vitesse avant et après;
- Comptages véhiculaires.

### Références

- Normes du MTQ;
- Règlements de circulation de l'arrondissement et de la Ville Centre;
- « Guide canadien d'aménagement des rues conviviales », Association des transports du Canada, Ottawa, 1998.

### Maitre d'ouvrage

Arrondissement  
Rosemont–La Petite-Patrie

### Partenaires

SODER

- Financement
- Planification

Groupe de citoyens

- Financement
- Planification

### Portée de l'intervention

- Global
- Local
- Ponctuel



Crédit photo : Arrondissement Rosemont–La Petite-Patrie

## ACTION CDVQ 10

## CAMPAGNE DE SENSIBILISATION POUR LE RESPECT DU CODE DE LA ROUTE

### Contexte et justification

Actuellement, on constate dans certains cas un comportement délinquant des automobilistes (stationnement en double file, stationnement au niveau des intersections ou encore circulation dans les voies réservées pour les autobus), mais également dans certains cas un non-respect du Code de la sécurité routière de la part des cyclistes qui roulent sur le trottoir, grillent les feux, et roulent à contresens ce qui induit une insécurité pour les piétons. Le renforcement du contrôle policier au niveau des intersections et du respect des vitesses est bénéfique à la sécurité des déplacements, car de nombreux accidents surviennent en situation d'infraction de la part des automobilistes, mais également des piétons et des cyclistes. La signalisation recommandée par le MTQ aux passages piétonniers ne semble pas répondre aux besoins.

### Objectif

- Sensibiliser les usagers de la route aux bons comportements à adopter

### Interventions à mettre en place

**Renforcement du contrôle policier (vitesse en section courante, traversée des intersections) (court, moyen et long terme)**

Coût global prévisionnel : Assumé par le SPVM

Réalisation de campagnes de sensibilisation en matière de sécurité (court, moyen et long terme)

Les contrôles policiers et les campagnes de sensibilisation porteront pour l'ensemble des usagers :

- Piétons
  - Incitation à traverser aux intersections et aux passages pour piétons;
  - Respect de la signalisation, des feux de circulation et des feux pour les piétons.
- Cyclistes
  - Respect du Code de la route;
  - Interdiction de circuler sur les trottoirs;
  - Respect des passages piétonniers et des feux rouges.
- Automobilistes
  - Respect de la vitesse notamment à la limitation à 30 km/h aux abords des écoles et des parcs;
  - Respect de la priorité aux piétons aux passages piétons;
  - Respect des heures de balai;
  - Respect de la réglementation de stationnement (dégagement de 5 m aux intersections);
  - Respect des voies réservées;
  - Sensibilisation des citoyens à ne pas transiter par les ruelles (réserver les ruelles aux résidents).
- Camions de livraison
  - Livraison en double;
  - Respect des heures de balai.

Coût global prévisionnel : \$

**Réviser les normes en matière de signalisation aux passages piétonniers (moyen et long terme)**

### Indicateurs de suivi

- Nombre d'infractions.

### Références

- SPVM

### Maitre d'ouvrage

SPVM  
Arrondissement  
Rosemont–La Petite-Patrie  
Ville de Montréal  
Gouvernement du Québec (SAAQ)  
MTQ/Ville – Signalisation passages piétonniers

### Portée de l'intervention

- Global  
 Local  
 Ponctuel



**LA LUMIÈRE  
ROUGE, UN  
FEU SACRÉ**

La prudence, une priorité  
dans notre arrondissement.



**FREINE TES  
ARDEURS**

La prudence, une priorité  
dans notre arrondissement.



Crédit photo : Arrondissement Rosemont–La Petite-Patrie



**LA PRUDENCE  
DANS LA RUE  
C'EST PAS  
SORCIER**

La prudence, une priorité  
dans notre arrondissement.



# ACTION CDVQ 11

## DÉVELOPPEMENT DE QUARTIERS VERTS

### Contexte et justification

Selon la Ville de Montréal<sup>11</sup>, un quartier vert est un secteur ciblé par l'arrondissement, avec le soutien de la communauté, où un ensemble de mesures d'aménagement du domaine public sont appliquées afin d'améliorer la sécurité, apaiser la circulation, réduire les débits et la vitesse sur les rues locales en plus de donner une large place au verdissement. Cette approche encourage la marche et le vélo comme modes de déplacement de proximité et favorise l'utilisation du transport collectif.

### Objectif

- Améliorer la qualité et la quiétude des milieux de vie;
- Améliorer la qualité de l'air et réduire les gaz à effet de serre.

### Mise en garde

L'évaluation de l'impact économique dans les quartiers ayant un potentiel de quartier vert doit être soigneusement menée. Les restrictions en termes de circulation et de stationnement peuvent générer des pertes économiques et des mécontentements si elles ne font pas l'objet de mesures d'accessibilité alternative.

### Interventions à mettre en place

#### Mise en place de quartiers verts pour des secteurs ciblés en arrondissement (moyen, long terme)

Une série de mesures peut être prise dans les trois champs d'action que sont la mobilité et le déplacement, l'aménagement et la vie de quartier. Les critères de sélection d'un quartier vert sont les suivants :

- Un secteur délimité par des axes stratégiques du réseau artériel;
- Des problèmes de transit ou de vitesse importants;
- La présence importante de piétons (écoles, parcs, station de métro, rues commerciales);
- Un milieu de vie à distance de marche (commerces, tourisme);
- Des rues où cohabitent différents usages (automobile, modes actifs);
- Une desserte en transport en commun (métro, lignes de bus avec une fréquence élevée);
- Des accidents impliquant des piétons;
- Une forte mobilisation de la communauté.

Les différentes étapes pour la mise en place d'un quartier vert sont présentées dans le Guide des quartiers verts de la Ville de Montréal. Une des étapes importantes est l'étude de faisabilité (détermination du secteur pertinent, enquête auprès des résidents; diagnostic sur les transports actuels; évaluations des impacts). Ce guide détaille l'ensemble des interventions à mettre en place, par exemple :

- Mobilité et déplacement :
  - Réduction de la vitesse (40 km/h par défaut);
  - Délimitation des zones sensibles à 30km/h (zones scolaires, parcs, accès au métro, garderies, hôpitaux, etc.);
  - Gestion dynamique des feux du réseau artériel; Trottoir : corridor de marche rectiligne et sans obstacle;
  - Réduction de la capacité routière sur le réseau local;
  - Mise en place de corridors scolaires;
  - Aménagement des traverses piétonnières (avec et sans feu);
  - Aménagement du réseau cyclable;
  - Amélioration des accès et aménagement des arrêts de transport en commun;
  - Révision de la hiérarchie des rues, des vitesses affichées et du plan de camionnage;

### Maitre d'ouvrage

Arrondissement Rosemont–La Petite-Patrie sur le réseau local et la Ville-centre sur le réseau artériel

### Partenaires

#### STM

- Financement
- Planification

#### Ville de Montréal

- Financement
- Planification

#### Conseil régional de l'environnement (CRE)

- Financement
- Planification

#### Centre d'écologie urbaine

- Financement
- Planification

#### Association de résidents ou acteur économiques

- Financement
- Planification

### Portée de l'intervention

- Global
- Local
- Ponctuel

<sup>11</sup> Ville de Montréal, guide des quartiers verts

- Mise en place de mesures préférentielles pour bus;
- Aménagement de rues piétonnes temporaires ou saisonnières;
- Mise en place de nouvelles normes de stationnement;
- Aménagement :
  - Aménagement de portes et de seuils d'entrée dans le quartier vert (sur les artères délimitant un milieu de vie);
  - Intersections apaisées à l'intérieur du quartier vert;
  - Aménagement de cafés-terrasses universellement accessibles;
  - Plantation sur rue;
  - Aménagement de ruelles vertes;
  - Aménagement de rues conviviales;
  - Amélioration de l'éclairage public;
  - Liens piétonniers continus;
  - Gestion des eaux pluviales et de ruissellement;
  - Accessibilité universelle.



Crédit photo : Centre d'écologie urbaine

Coût global prévisionnel : \$\$\$

---

### Principales actions liées

- TCA 01 Prolongement du réseau cyclable dans l'arrondissement;
- TCA 05 Sécurisation des liens cyclables aux intersections;
- TCA 09 Extension du réseau de vélo en libre-service;
- TCA 12 Poursuite du déploiement de mesures préférentielles pour bus (MPB) sur les artères;
- TCA 13 Amélioration par l'arrondissement de l'aménagement à proximité des arrêts de bus et des aires d'attente;
- CDQV 01 Amélioration de l'accessibilité en mode actif des pôles générateurs;
- CDQV 02 Exploration des nouveaux types d'aménagements de rues conviviales;
- CDQV 05 Amélioration de la sécurité des traverses piétonnières;
- CDQV 08 Poursuite de la mise en place de mesures d'apaisement de la circulation à l'intérieur de paramètre établi;
- PIRE 04 Poursuite du développement de l'autopartage;
- PIRE 05 Continuité du programme de verdissement des ruelles.

### Indicateurs de suivi

- Nombre de quartiers verts aménagés

---

### Références

- « Quartiers verts – guide d'aménagement durable des rues de Montréal – Fascicule 1 », Direction des transports, Ville de Montréal, avril 2013, 194 pages Téléchargeable : [http://ville.montreal.qc.ca/portal/page?\\_pageid=8957,99661611&\\_dad=portal&\\_schema=PORTAL](http://ville.montreal.qc.ca/portal/page?_pageid=8957,99661611&_dad=portal&_schema=PORTAL)

# ACTION CDVQ 12

## DIMINUTION DU TRANSIT DANS LES RUES LOCALES

### Contexte et justification

La présence de transit dans les rues locales est essentiellement liée aux problèmes de congestion sur le réseau supérieur. L'analyse des vitesses affichées versus les vitesses pratiquées montre que la vitesse réelle n'est pas toujours plus élevée que la limite et qu'il peut parfois s'agir de perceptions. Toutefois, un sentiment d'insécurité qui s'explique notamment par la largeur des rues peut être ressenti par les citoyens.

### Objectif

- Améliorer la sécurité routière, particulièrement celle des piétons et des cyclistes

### Mise en garde

Souvent, pour les usagers de la rue et les résidents du quartier, une mesure n'est valable que si elle est perçue comme efficace et si elle ne crée pas de situation indésirable. En effet, lorsqu'on implante des mesures pour limiter le transit, il importe de s'assurer le plus possible que :

- Le problème de transit et/ou de vitesse n'est pas déplacé sur une autre rue locale et que les voies de circulation connexes ont la capacité d'absorber le report véhiculaire;
- L'accessibilité des résidents est maintenue;
- L'entretien ne doit pas être gêné (balayage, déneigement);
- Les Services d'utilité publique (propreté, sécurité) et les services de transports en commun pourront encore fonctionner efficacement;
- Les services d'urgence ont toujours un accès dans toute la zone;
- Les modes non motorisés ne doivent pas être gênés par les mesures mises en place;
- Attention à ne pas pénaliser les riverains, et leur proposer un chemin de détour intéressant;

À noter également que la mise en place de certaines mesures de limitation du transit peut empiéter sur le stationnement sur rue.

### Interventions à mettre en place

#### Élimination du transit sur les rues problématiques (court terme)

Avant la mise en place d'une mesure, il est nécessaire de :

- Réaliser une étude de circulation afin de valider la fonctionnalité de la rue ainsi que l'impact potentiel sur l'accessibilité en général et en particulier pour les véhicules d'urgence et de transport en commun;
- Évaluer les propositions d'aménagement par un comité technique constitué de représentants de l'arrondissement, du SPVM, du SIM et des groupes de citoyens concernés.

Les mesures à mettre en place sont les suivantes :

#### Changement de sens de circulation des rues nord-sud :

Afin d'interrompre le transit dans les rues nord-sud à sens unique, il est possible d'aménager un tronçon de

### Maitre d'ouvrage

Arrondissement  
Rosemont–La Petite-Patrie

### Partenaires

STM  
 Financement  
 Planification

Ville de Montréal  
 Financement  
 Planification

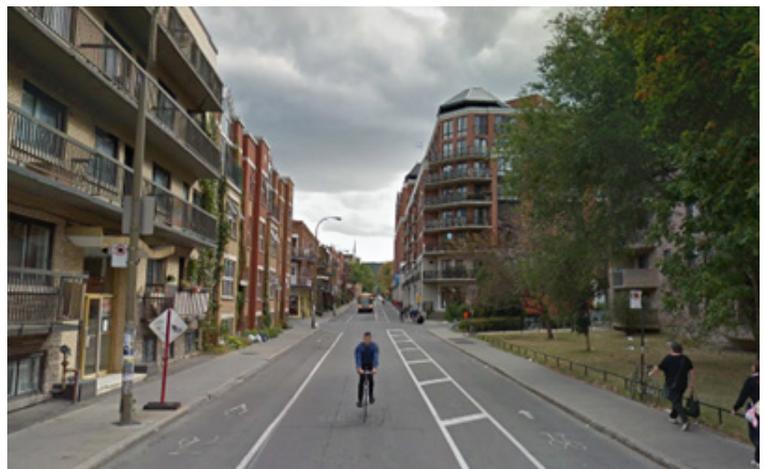
SPVM  
 Financement  
 Planification

SIM  
 Financement  
 Planification

Groupe de citoyens  
 Financement  
 Planification

### Portée de l'intervention

Global  
 Local  
 Ponctuel



Crédit photo : Avenue Laurier, Montréal Google street view

la rue d'une direction et le tronçon suivant de l'autre. Les automobilistes devront se rabattre vers le réseau artériel.

**Mise en place de sens unique avec bande cyclable pour rétrécir la chaussée carrossable**

Cet aménagement à même la chaussée facilite et sécurise les déplacements des cyclistes tout en confinant le conducteur automobile dans sa voie de circulation (sans pénaliser l'entretien hivernal et l'intervention des services d'urgence).

- Trois types d'aménagement

Piste cyclable en site propre    Double sens cyclable    Bande cyclable unidirectionnelle

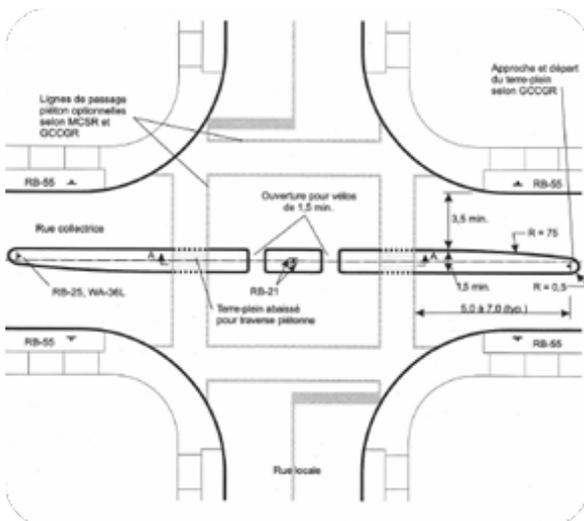


**Mise en place une signalisation restrictive pour accéder à la rue**

Cela consiste à imposer un mouvement restrictif sur la rue problématique.

Fermeture d'un îlot central de manière permanente

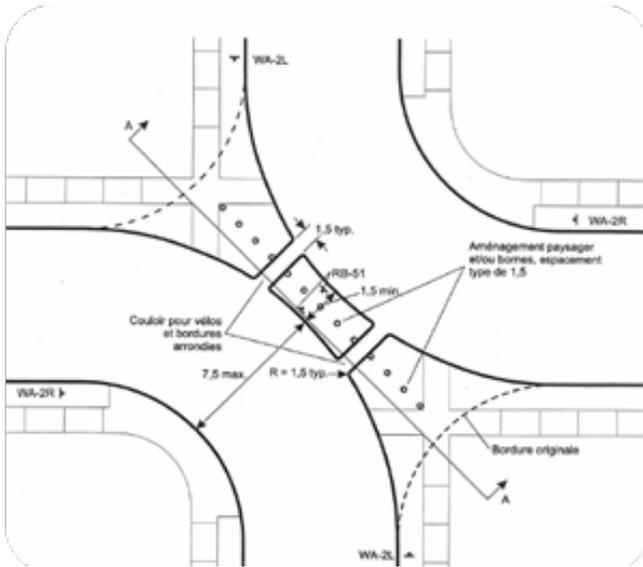
Il s'agit ici de mettre en place un terre-plein surélevé situé au niveau de l'axe central d'une artère à double sens empêchant les virages à gauche. Cela permet une réduction du débit sur la voie, d'améliorer la sécurité des piétons et des cyclistes en leur offrant un espace refuge et de réduire le nombre de conflits sur l'artère compte tenu des mouvements limités.



Source : Guide canadien d'aménagement des rues conviviales, ATC

**Fermeture partielle diagonale de manière permanente**

Il s'agit ici de mettre une barrière surélevée placée en diagonale au travers d'une intersection, obligeant les conducteurs à effectuer un virage. Cela permet de réduire, de 20 à 70 % le débit quotidien de certains quartiers et également d'améliorer l'environnement piétonnier compte tenu de la diminution de conflits.



Source : Guide canadien d'aménagement des rues conviviales, ATC

### Principales actions liées

- CDQV 06 Poursuite de la mise en place d'une signature particulière aux abords des écoles;
- CDQV 07 Mise en place d'une signature particulière aux abords des parcs;
- CDQV 08 Poursuite de la mise en place de mesures d'apaisement de la circulation à l'intérieur de paramètres établis

### Coûts prévisionnels détaillés

- 75 \$ par chaque symbole marqué et 1 \$/m pour les lignes de rive. Le marquage peut nécessiter un nouveau marquage annuel ou bisannuel.

### Indicateurs de suivi

- Comptages véhiculaires.

### Références

- Normes du MTQ;
- Règlements de circulation de l'arrondissement et de la Ville Centre;
- « Guide canadien d'aménagement des rues conviviales », Association des transports du Canada, Ottawa, 1998.

# Axe 3 RÉSEAU ROUTIER ET STATIONNEMENT

Le réseau routier assure les déplacements essentiels à la prospérité économique de Montréal et de l'arrondissement, tout en préservant et en améliorant le bien-être de ses résidents pour la majorité des modes de transport. Cependant, des déplacements motorisés créent une pression dans les milieux de vie, en réduisant la quiétude des résidents, en augmentant le bruit et en rejetant des polluants atmosphériques.

Le but recherché pour l'axe 3 d'intervention est d'améliorer les liens entre les pôles générateurs du secteur en les rendant plus conviviaux et sécuritaires. Il s'agit également de limiter le transit dans les rues collectrices et locales de l'arrondissement et de gérer adéquatement la circulation sur les artères de concert avec les services de l'agglomération. Il s'agit également d'organiser au mieux le stationnement dans le secteur.

Les interventions suivantes sont détaillées dans les fiches :

- RRS 01** Mise aux normes des feux sur le réseau artériel;
- RRS 02** Amélioration du transport de marchandises;
- RRS 03** Amélioration de la visibilité des stationnements municipaux hors rue dans les secteurs commerciaux.

## ACTION RRS 01

# MISE AUX NORMES DES FEUX SUR LE RÉSEAU ARTÉRIEL

### Contexte et justification

En assurant une meilleure fluidité aux intersections du réseau artériel, la coordination optimale des feux contribue à réduire la circulation de transit dans les rues locales, à contrôler les vitesses pratiquées par les véhicules motorisés. La coordination des feux permet également de gérer en temps réel la fluidité de la circulation en adaptant la durée des cycles en fonction de l'achalandage : absence de véhicules, besoin piétonnier, etc. Elle permet également de contrôler les flux de circulation en créant des pelotons de véhicules sur les artères.<sup>12</sup>

### Objectif

- Limiter le débordement sur le réseau local.

### Interventions à mettre en place

**Optimisation de la synchronisation des feux de circulation sur le réseau artériel (court, moyen et long terme)**

Le Programme de mise aux normes réalisé par la Direction des transports de la Ville de Montréal des feux permettra :

- La favorisation et l'encouragement des déplacements sur le réseau artériel – optimisation de la circulation de transit sur le réseau artériel : virage à gauche protégé, obligation tout droit;
- L'uniformisation de la répartition des feux de circulation sur le territoire de l'arrondissement;
- La révision de la durée des traverses piétonnières;
- L'ajout des feux lorsqu'il y a une longue distance sans feux et que la mise en place d'un feu est justifiée.

### Principales actions liées

CDQV 10 Campagne de sensibilisation pour le respect du Code de la route;

CDQV 08 Poursuite de la mise en place de mesures d'apaisement de la circulation à l'intérieur de paramètre établie;

CDQV 09 Mise en place de mesures pour éliminer le transit dans les ruelles.

### Indicateurs de suivi

- Nombre d'intersections ayant bénéficié du programme de mise aux normes.

### Références

- Plan de transport de Montréal;
- « Quartiers verts – guide d'aménagement durable des rues de Montréal – Fascicule 1 », Direction des transports, Ville de Montréal, avril 2013;
- Programme de mise aux normes réalisé par la Direction des transports de la Ville de Montréal.

### Maitre d'ouvrage

Ville de Montréal

### Partenaires

Arrondissement  
Rosemont–La Petite-Patrie

- Financement (hors rue)
- Planification

### Portée de l'intervention

- Global
- Local
- Ponctuel



Crédit photo : Ville de Montréal

<sup>12</sup> SOURCE : « QUARTIERS VERTS – GUIDE D'AMÉNAGEMENT DURABLE DES RUES DE MONTRÉAL – FASCICULE 1 », DIRECTION DES TRANSPORTS, VILLE DE MONTRÉAL, AVRIL 2013

# ACTION RRS 02

## AMÉLIORATION DU TRANSPORT DE MARCHANDISES

### Contexte et justification

Le réseau de camionnage est défini par la Ville de Montréal et indique les axes autorisés par les camions pour circuler sur le territoire de la Ville. De façon générale, il est constitué d'artères et de rues collectrices. Sauf pour une livraison locale, les camions ne peuvent circuler sur les autres rues, et ce, afin d'assurer la sécurité et la quiétude des résidents. Au niveau des différentes rues commerçantes de l'arrondissement (boulevard Saint-Laurent, rue Mozart, rue Saint-Hubert et rue Masson), on constate des problèmes liés aux livraisons, car les véhicules ne stationnent pas dans les ruelles et effectuent les livraisons sur l'axe principal quelques fois d'ailleurs en se garant en double file, bloquant la circulation des automobiles et nuisant à la sécurité des modes actifs.

### Objectif

- Assurer un partage optimal de la voirie permettant de satisfaire les besoins des livreurs tout en limitant les inconvénients aux automobilistes, aux autobus et aux riverains (pollution, encombrement, etc.).

### Interventions à mettre en place

#### Révision au besoin du plan de camionnage en fonction des développements urbains planifiés (moyen terme)

À noter que toute modification au règlement de camionnage devra être approuvée par la Ville centre et le MTQ.

Coût global prévisionnel : \$

#### Limitation si nécessaire des heures de livraison à certaines périodes de la journée (moyen et long terme)

Révision de la politique concernant les heures de livraison

Coût global prévisionnel : \$

#### Interdiction du stationnement des camions en double file (moyen terme)

- Représentation du SPVM pour qu'il y ait un meilleur encadrement des achats de livraison.
- Sensibilisation au niveau des SDC et des commerçants;
- Application du Plan de transport par le SPVM.

Coût global prévisionnel : \$

#### Amélioration des débarcadères pour la livraison des rues commerçantes (long terme)

Cette solution devra être mise en place, notamment dans les rues où le stationnement illicite pour cause de livraisons de marchandises gêne les transports collectifs et actifs. Au-delà de quelques dizaines de mètres entre l'aire de livraisons et la destination finale, le livreur n'utilisera pas cet emplacement réservé. Les aires de livraisons doivent être évaluées par rue en fonction de la densité, de la taille et de la nature de l'activité des générateurs de livraisons, mais également en fonction du type de bâti, de la largeur des voies et de leur vocation.

Coût global prévisionnel : \$\$

### Indicateurs de suivi

- Nombre d'aires de livraison aménagées

### Références

- Plan de camionnage – Ville de Montréal

### Maitre d'ouvrage

Arrondissement  
Rosemont–La Petite-Patrie

### Partenaires

Ville de Montréal

- Financement
- Planification

MTQ

- Financement
- Planification

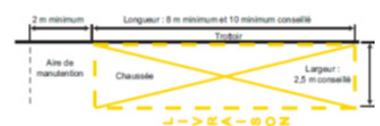
Commerçant

- Financement
- Planification

### Portée de l'intervention

- Global
- Local
- Ponctuel

Schéma de préconisation pour la réalisation d'aires de livraisons



Crédit photo : Google

## ACTION RRS 03

# AMÉLIORATION DE LA VISIBILITÉ DES STATIONNEMENTS MUNICIPAUX HORS RUE DANS LES SECTEURS COMMERCIAUX

### Contexte et justification

La mixité du milieu entre les commerces et le secteur résidentiel pose des problèmes dans le secteur de la Petite Italie et du marché Jean-Talon.

Les stationnements hors rues localisés sur la rue Saint-André sont peu visibles. Il manque une signalisation qui informe les automobilistes de la présence de stationnement.

La mise en place d'un système d'affichage dynamique permettra de réduire les circulations « parasites » en indiquant mieux les places de stationnement disponibles pouvant perturber les circulations piétonnières, cyclables et de transports collectifs.

### Objectif

Le système de jalonnement dynamique répond à trois objectifs principaux :

- Pour l'utilisateur : s'informer sur les possibilités de stationner;
- Pour l'exploitant du stationnement : optimiser le remplissage de ses parcs de stationnement;
- Pour le gestionnaire de voirie : assurer une meilleure gestion du trafic.

### Mise en garde

L'affichage dynamique du stationnement doit être cohérent avec la politique locale de stationnement de la Ville.

### Interventions à mettre en place

Amélioration de la visibilité des stationnements municipaux hors rue dans les secteurs commerciaux (moyen terme)

En amont :

- Identifier les différents partenaires et les faire adhérer à un projet commun. À ce titre, seront concernés : l'arrondissement, Stationnement de Montréal, les SDC;
- Étude de faisabilité pour la mise en place d'une signalisation des stationnements hors rue (affiche dynamique) en collaboration avec Stationnement de Montréal;
- Lieu privilégié : rue Saint-André, la Promenade Masson (stationnement à l'arrière des boutiques) et le marché Jean-Talon.

En aval (suite à donner) :

- Mettre en œuvre une stratégie de d'information.

Coût global prévisionnel : \$\$

### Indicateurs de suivi

- Plaintes des citoyens
- Taux d'occupation des stationnements hors rue versus sur rue.

### Références

Site internet de Stationnement de Montréal

[http://www.statdemtl.qc.ca/?page\\_id=391&lang=fr](http://www.statdemtl.qc.ca/?page_id=391&lang=fr)

### Maitre d'ouvrage

Arrondissement

Rosemont–La Petite-Patrie

### Partenaires

Ville de Montréal

(Politique de stationnement et équipe STI pour affichage dynamique)

- Financement (hors rue)
- Planification

SDC

- Financement
- Planification

Stationnement de Montréal

- Financement
- Planification

### Portée de l'intervention

- Global
- Local
- Ponctuel



Crédit photo : Stationnement Montréal

# Axe 4

## PRATIQUES INNOVANTES ET RESPECTUEUSES DE L'ENVIRONNEMENT

Le transport génère des nuisances qui touchent directement la santé et la qualité de vie des Montréalais. Il s'agit de faire évoluer les mentalités des résidants, de réduire la dépendance à l'automobile et de favoriser l'usage de collectifs de l'automobile via le développement du covoiturage et de l'autopartage.

Les interventions suivantes sont détaillées dans les fiches :

- PIRE 01** Encouragement à l'utilisation de véhicules moins énergivores;
- PIRE 02** Poursuite du travail de promotion des plans de mobilité durable auprès des entreprises du territoire;
- PIRE 03** Adoption d'une politique de mobilité durable à l'intention des employés de l'arrondissement;
- PIRE 04** Poursuite du développement de l'autopartage;
- PIRE 05** Continuité du programme de verdissement des ruelles;
- PIRE 06** Promotion du service de la Navette Or de l'arrondissement avec l'appui de la STM;
- PIRE 07** Promotion du Plan local de déplacement et des bonnes pratiques en matière de déplacements;
- PIRE 08** Analyse de l'opportunité d'implanter des voies réservées autobus-vélos.

## ACTION PIRE 01

## ENCOURAGEMENT À L'UTILISATION DE VÉHICULES MOINS ÉNERGIVORES

### Contexte et justification

Le développement des énergies alternatives aux énergies fossiles est un outil fondamental pour assurer une politique de protection de l'environnement.

Ces énergies alternatives doivent être d'une part développées dans les collectivités publiques, notamment par les services techniques de la Ville et, d'autre part, elles doivent être mises en valeur auprès de la population. L'arrondissement doit être un leader pour encourager l'usage des véhicules hybrides et ceux à faible émission de CO<sup>2</sup>.

### Objectifs

- Agir à titre de leader en matière de pratiques environnementales reliées au transport et veiller à une utilisation rationnelle de l'énergie

### Interventions à mettre en place

Mise en place de bornes d'alimentation pour les véhicules électriques sur le secteur (court, moyen et long terme)

Coût global prévisionnel : \$\$\$

Mise en œuvre d'un plan directeur des achats de véhicules à énergie alternative pour la Ville, notamment les véhicules utilitaires (moyen, long terme)

Coût global prévisionnel : \$\$\$

Incitation auprès des sociétés de taxis à utiliser des véhicules à énergie renouvelable (moyen terme)

Coût global prévisionnel : \$

Instauration de places de stationnement gratuites et/ou des tarifs privilégiés pour le stationnement public des véhicules à énergie alternative (moyen terme)

Coût global prévisionnel : \$

Établissement d'une cartographie des stations d'approvisionnement en énergie renouvelable et diffusion de l'information aux citoyens (moyen terme)

Coût global prévisionnel : \$

### Principales actions liées

PIRE 02 Poursuite du travail de promotion des plans de mobilité durable auprès des entreprises du territoire;

PIRE 03 Adoption d'une politique de mobilité durable à l'intention des employés de l'arrondissement.

### Indicateurs de suivi

- Nombre de véhicules électriques ou à énergie alternative que possède l'arrondissement;
- Nombre de places de stationnement réservées pour les véhicules électriques ou à énergie alternative;
- Nombre de bornes de taxis;
- Nombre de taxis écoénergétiques.

### Références

Site d'Hydro-Québec sur l'électrification des transports : <http://www.hydroquebec.com/electrification-transport/>

### Maitre d'ouvrage

Arrondissement  
Rosemont–La Petite-Patrie

### Partenaires

Ville de Montréal

Financement

Planification

Hydro-Québec

Financement

Planification

Bureau du taxi

Financement

Planification

### Portée de l'intervention

Global

Local

Ponctuel



Source : Le HuffPost Québec

## ACTION PIRE 02

# POURSUITE DU TRAVAIL DE PROMOTION DES PLANS DE MOBILITÉ DURABLE AUPRÈS DES ENTREPRISES DU TERRITOIRE

### Contexte et justification

Les centres de gestion des déplacements (CGD) accompagnent les entreprises et les institutions dans la mise en place de plans de mobilité durable (PMD) dans l'objectif de diminuer l'utilisation de l'auto-solo grâce à des alternatives de transports collectifs (métro, autobus, train, covoiturage) et de transports actifs (marche, vélos) adaptées aux besoins des entreprises.

#### Outils facilitateurs pour la mise en place d'un PMD :

- Sondage en ligne;
- Carte de localisation des lieux de résidences;
- Profil d'accessibilité;
- Logiciel de covoiturage de l'Agence métropolitaine de transport (AMT);
- Plan d'action et recommandation de mesures.

#### Produits pour encourager le transport collectif

- Programmes d'abonnement annuel au transport collectif :
  - Opus & Cie (STM);
  - Opus + entreprise (AMT);
- Produits pour le transport actif;
  - BIXI – Vélos en libre-service;
  - Ateliers mécaniques-vélo, conférence sur la pratique du vélo.
- Produit à l'intention des promoteurs immobiliers – À venir Printemps 2014;
- Outils pour faire la promotion du transport collectif et actif;
  - Kiosques;
  - Tirages de cartes de transport et cadeaux.

### Objectifs

- Diminuer l'utilisation de l'auto-solo grâce aux alternatives de transport collectif et actif;
- Considérer le transport collectif comme un avantage social;
- Accroître la productivité des entreprises;
- Diminuer l'absentéisme et le présentéisme;
- Améliorer la santé des employés;
- Améliorer la qualité de l'environnement;
- Être le facilitateur entre les autorités organisatrices de transport (AOT) et les besoins des entreprises.

### Interventions à mettre en place

#### Poursuite du travail de promotion des plans de mobilité durable auprès des entreprises du territoire (moyen et long terme)

- Dresser une liste des entreprises et des institutions de plus de 100 employés présentes sur le territoire;
- Inciter ces entreprises à élaborer un plan de mobilité durable (PMD);
- Implanter des stationnements dédiés au covoiturage;
- L'arrondissement pourrait, avec l'aide du CGD, définir les espaces où des places de covoiturage pourraient être mises en place.

### Maitre d'ouvrage

Arrondissement  
Rosemont–La Petite-Patrie

### Partenaires

Arrondissement  
Rosemont–La Petite-Patrie

- Financement
- Planification

Employeur

- Financement
- Planification

### Portée de l'intervention

- Global
- Local
- Ponctuel

## Principales actions liées

**PIRE 01** Encouragement à l'utilisation de véhicules moins énergivores;

**PIRE 03** Adoption d'une politique de mobilité durable à l'intention des employés de l'arrondissement.

---

## Indicateurs de suivi

- Nombre d'entreprises ayant développé un plan de mobilité durable;
  - Nombre d'entreprises ayant adhéré aux programmes d'abonnement annuel du transport collectif;
  - Nombre de coéquipiers de covoiturage;
  - Nombre de places de stationnement réservées au covoiturage.
- 



Crédit photo : Voyagez futé

## ACTION PIRE 03

# ADOPTION D'UNE POLITIQUE DE MOBILITÉ DURABLE À L'INTENTION DES EMPLOYÉS DE L'ARRONDISSEMENT

### Contexte et justification

L'arrondissement de Rosemont–La Petite-Patrie se veut l'initiateur de la mobilité durable sur son territoire et veut inciter en premier lieu ses employés à utiliser les modes alternatifs à l'auto-solo.

### Objectifs

- Diminuer l'utilisation de l'auto-solo grâce aux alternatives de transport collectif et actif;
- Considérer le transport collectif comme un avantage social;
- Accroître la productivité des entreprises;
- Diminuer l'absentéisme et le présentéisme;
- Améliorer la santé des employés;
- Améliorer la qualité de l'environnement.

### Interventions à mettre en place

Réalisation d'une démarche de mobilité durable (court terme)

Coût global prévisionnel : \$

Mise en place de supports à vélos à proximité des entrées réservées aux visiteurs, mais également aux employés (court terme)

Coût global prévisionnel : \$

Réservation de places de covoiturage pour les employés (court terme)

Coût global prévisionnel : \$

Mise en place de stations BIXI à proximité des pôles de l'arrondissement (court terme)

- La faisabilité devra être validée avec BIXI

Coût global prévisionnel : \$

### Principales actions liées

PIRE 01 Encouragement à l'utilisation de véhicules moins énergivores;

PIRE 02 Poursuite du travail de promotion des plans de mobilité durable auprès des entreprises du territoire;

PIRE 04 Poursuite du développement de l'autopartage;

TCA 07 Ajout d'espaces de stationnement vélo sur l'espace public, notamment dans les secteurs résidentiels;

TCA 09 Extension du réseau de vélo en libre-service;

TCA 10 Mise en œuvre d'un programme global de réfection des trottoirs.

### Indicateurs de suivi

- Nombre d'employés ayant adhéré aux programmes d'abonnement annuel du transport collectif;
- Nombre de coéquipiers de covoiturage;
- Nombre de stationnements vélos installés.

### Maitre d'ouvrage

Arrondissement

Rosemont–La Petite-Patrie

### Partenaires

STM

Financement

Planification

Centre de gestion des déplacements Voyagez futé

Financement

Planification

BIXI

Financement

Planification

Société d'autopartage et véhicules en libre-service

Financement

Planification

### Portée de l'intervention

Global

Local

Ponctuel



Crédit photo : Réseau Astuce

# ACTION PIRE 04

## POURSUITE DU DÉVELOPPEMENT DE L'AUTOPARTAGE

### Contexte et justification

Combinée avec les autres modes de transport alternatifs (la marche, le vélo, les transports en commun), la voiture en autopartage remplace environ 8 à 10 automobiles<sup>13</sup>.

L'arrondissement compte plus de 3 600 abonnés au service d'autopartage, avec une croissance moyenne de 20 % par année pour les six dernières années.

Cela représente environ 160 véhicules disponibles dans l'arrondissement répartis sur 42 stations. En bref, l'autopartage connaît un vif succès ici. De plus, deux nouveaux services de véhicule en libre-service ont fait apparition dans l'arrondissement à la fin 2013.

### Objectifs

- Développer les modes alternatifs à l'automobile individuelle;
- Améliorer le service d'autopartage dans le secteur

### Mise en garde

Compte tenu des problèmes liés au déneigement, les stationnements hors rues sont à privilégier pour faciliter l'entretien.

### Interventions à mettre en place

**Poursuite du développement de l'autopartage dans l'arrondissement (court, moyen terme)**

- Réservation d'autres places de stationnement hors rue et sur rue pour les véhicules en autopartage;
- Soutien au déploiement des véhicules électriques notamment dans le secteur est de l'arrondissement;
- Incitation auprès des pôles générateurs (établissements scolaires, commerces) à louer des places de stationnement dédiés à l'autopartage afin de faciliter la mise en place de nouvelles stations;

**Mise en place des parco jours dans l'arrondissement (court terme)**

Coût global prévisionnel : \$

**Implantation de stationnements dédiés au covoiturage en autopartage dans les stationnements hors rues pour les usagers à destination (moyen terme)**

Coût global prévisionnel : \$

**Obligation de places de stationnements pour l'autopartage dans les grands projets de condo (en lien avec les promoteurs immobiliers) (court, moyen et long terme)**

Coût global prévisionnel :

### Principales actions liées

**PIRE 01** Encouragement à l'utilisation de véhicules moins énergivores;

**PIRE 02** Poursuite du travail de promotion des plans de mobilité durable auprès des entreprises du territoire.

### Indicateurs de suivi

- Nombre d'abonnés;
- Nombre de stations et/ou de véhicules disponibles.

### Références

- Politique de stationnement de la Ville de Montréal;
- Communauto;
- Car2Go.

<sup>13</sup> Source : Communauto.

#### Maitre d'ouvrage

Arrondissement  
Rosemont–La Petite-Patrie

#### Partenaires

Ville de Montréal

- Financement
- Planification

Compagnie d'autopartage

- Financement
- Planification

Promoteurs immobiliers

- Financement
- Planification

#### Portée de l'intervention

Global

Local

Ponctuel



Crédit photo : Flickr, Tous droits réservés par raph\_h

## ACTION PIRE 05

## CONTINUITÉ DU PROGRAMME DE VERDISSEMENT DES RUELLES

### Contexte et justification

Le verdissement d'une ruelle ajoute à la qualité de l'environnement résidentiel tout en procurant au voisinage une fraîcheur accrue lors des périodes de canicule, réduisant le phénomène urbain des îlots de chaleur.

Dans l'arrondissement de Rosemont–La Petite-Patrie, aménager une ruelle verte consiste à verdier les bandes riveraines de la voie publique. La mise en place d'un tel projet est amorcée par les résidents riverains, en collaboration avec le programme Écoquartier (SODER) et l'arrondissement.

Depuis 2011, l'arrondissement a soutenu l'aménagement d'une cinquantaine de ruelles vertes un peu partout sur le territoire.



### Maitre d'ouvrage

Arrondissement  
Rosemont–La Petite-Patrie

### Partenaires

SODER (Écoquartier)

- Financement
- Planification

### Portée de l'intervention

- Global
- Local
- Ponctuel

### Objectifs

- Améliorer la qualité et la quiétude des milieux de vie.

### Mise en garde

Il est nécessaire de maintenir un espace pour la circulation des riverains et des véhicules d'urgences (à faire valider par le SIM)

### Interventions à mettre en place

#### Continuité du programme de verdissement des ruelles (court, moyen et long terme)

La mise en place de ruelles vertes se fait en trois étapes :

- Étape 1 : démarrage du projet par le comité de ruelle et l'Écoquartier :
  - Création du comité de ruelle : entre trois et sept résidents riverains responsables de la gestion communautaire du projet;
  - Transmission, par le comité de ruelle, de son intention d'élaborer un projet de ruelle verte aux responsables du programme Écoquartier;
  - Rencontre d'information pour tous les résidents riverains;
  - Mobilisation des résidents riverains : recueillir les signatures, incluant les adresses et les numéros de téléphone, de 51 % des résidents riverains favorables au projet (une signature par adresse civique).
- Étape 2 : Élaboration du projet :
  - Sélection des projets de ruelle verte par l'arrondissement;
  - Dépôt du plan d'aménagement par le comité de ruelle de l'Écoquartier, approuvé par les résidents;
  - Approbation et production du plan d'aménagement final par l'arrondissement et l'Écoquartier;
  - Délivrance des permis nécessaires à la réalisation des travaux d'aménagement. Tous les permis exigibles sont délivrés sans frais par l'arrondissement.

- Étape 3 : Réalisation des travaux :
  - Réalisation des travaux d'excavation;
  - Réalisation des travaux de verdissement par le comité de ruelle;
  - Inspection des travaux par le représentant de l'arrondissement;
  - Installation de la signalisation officielle de ruelle verte par l'arrondissement

Coût global prévisionnel : \$\$

---

### Principales actions liées

CDQV 09 Mise en place de mesures pour éliminer le transit dans les ruelles;

CDQV 11 Développement de quartiers verts.

---

### Indicateurs de suivi

- Nombre de ruelles aménagées

---

### Références

- « Quartiers verts – guide d'aménagement durable des rues de Montréal – Fascicule 1 », Direction des transports, Ville de Montréal, avril 2013, 194 pages téléchargeables : [http://ville.montreal.qc.ca/portal/page?\\_pageid=8957,99661611&\\_dad=portal&\\_schema=PORTAL](http://ville.montreal.qc.ca/portal/page?_pageid=8957,99661611&_dad=portal&_schema=PORTAL)
- Site d'information sur les ruelles vertes, Arrondissement de Rosemont - La Petite-Patrie [http://ville.montreal.qc.ca/portal/page?\\_pageid=7357,114005570&\\_dad=portal&\\_schema=PORTAL](http://ville.montreal.qc.ca/portal/page?_pageid=7357,114005570&_dad=portal&_schema=PORTAL)
- Écoquartier
- 3311, rue Masson
- Montréal (Québec) H1X 1R3
- Tél. : 514 727-6775
- Courriel : [ruellesvertes@soder.qc.ca](mailto:ruellesvertes@soder.qc.ca)
- Internet : [www.soder.qc.ca](http://www.soder.qc.ca)



Crédit photo : Arrondissement de Rosemont - La Petite-Patrie

## ACTION PIRE 06

## PROMOTION DU SERVICE DE LA NAVETTE OR DE L'ARRONDISSEMENT PAR LA STM

### Contexte et justification

La STM offre un service de transport en commun dédié aux personnes âgées dans l'arrondissement de Rosemont–La Petite-Patrie. Malgré les efforts déployés par la STM, notamment la modification du parcours pour desservir les Galeries d'Anjou, l'achalandage de la Navette Or 254 – Rosemont demeure faible. Dans un contexte où les ressources financières sont limitées, la survie de ce service est liée à son utilité sociale, c'est-à-dire à sa fréquentation.

### Objectifs

- Améliorer la notoriété de la Navette Or afin d'en augmenter la fréquentation.

### Mise en garde

- L'absence de croissance de l'achalandage pourrait entraîner une éventuelle abolition du service.

### Interventions à mettre en place

Promotion du service de la Navette Or de l'arrondissement par la STM avec l'appui de l'arrondissement.

- Collaboration à la diffusion d'information de ce service à la STM.
- Production des pièces de communication en version électronique par la STM.

### Indicateurs de suivi

- Suivi de l'achalandage par la STM

### Références

- STM

### Maitre d'ouvrage

STM

### Partenaires

Arrondissement  
Rosemont–La Petite-Patrie

- Financement
- Planification

### Portée de l'intervention

- Global
- Local
- Ponctuel



Crédit photo : Google

## ACTION PIRE 07

# COMMUNICATION ET INFORMATION SUR LE PLAN LOCAL DE DÉPLACEMENT ET LES BONNES PRATIQUES EN MATIÈRE DE DÉPLACEMENTS

### Contexte et justification

La communication est d'abord un outil essentiel à l'adhésion et à l'atteinte des objectifs. Au-delà des élus aussi bien que techniciens, c'est le public au sens large, résidants, employés, acteurs économiques..., qui doivent adhérer au projet du PLD et aux mesures proposées.

### Objectifs

- Sensibiliser la population aux objectifs recherchés;
- Favoriser son adhésion aux actions programmées.

### Interventions à mettre en place

Organisation de campagnes de sensibilisation (court, moyen et long terme en fonction des travaux)

- Organisation de campagnes de sensibilisation et de communication auprès des résidants à la mise en place de nouvelles solutions importantes en transport;
- Sensibilisation des employés via les CGD sur le programme allégo et le covoiturage;
- Organisation de campagnes de sensibilisation auprès des écoliers (SVPM, VéloQuébec);
- Publication des données du Plan local de déplacements (données ouvertes).

L'ensemble de la communication se fait en coopération avec l'ensemble des partenaires transports.

Coût global prévisionnel : \$

### Principales actions liées

L'ensemble des actions.

### Indicateurs de suivi

- Nombre de campagnes réalisées;
- Nombre de résidants ciblés.

### Références

- Guide d'élaboration des Plans locaux de déplacement, Direction des transports, Ville de Montréal, 2010

### Maitre d'ouvrage

Arrondissement  
Rosemont–La Petite-Patrie

### Partenaires

STM

- Financement
- Planification

Ville de Montréal

- Financement
- Planification

Communauto

- Financement
- Planification

Car2Go

- Financement
- Planification

BIXI

- Financement
- Planification

### Portée de l'intervention

- Global
- Local
- Ponctuel



Crédit photo : Communauto – montage Google

## ACTION PIRE 08

## PRATIQUES INNOVANTES ET RESPECTUEUSES DE L'ENVIRONNEMENT (PIRE)

### Contexte et justification

La croissance simultanée de l'utilisation du vélo et du nombre de voies réservées pour autobus soulève certains enjeux quant au partage de la chaussée et à la cohabitation de ses différents usagers. Malgré qu'elles ne soient pas nécessairement conçues pour accueillir les cyclistes, les voies réservées sont néanmoins empruntées par ceux-ci. Dans ce contexte, il importe de réfléchir sur une éventuelle cohabitation au sein d'un même aménagement.

### Objectifs

- Étudier les possibilités d'intégrer les autobus et les vélos dans la voie réservée;
- Statuer sur la possibilité d'une telle cohabitation sur certains axes du réseau de voies réservées de la STM;
- Déterminer l'encadrement sécuritaire et réglementaire adéquat pour ce type d'aménagement dans le contexte montréalais.

### Mise en garde

- Les caractéristiques (gabarit, débits, etc.) actuelles de certaines voies réservées sont insuffisantes pour accueillir des cyclistes de manière sécuritaire;
- L'adaptation des voies réservées pour accueillir les cyclistes pourrait nécessiter la réaffectation de voies de stationnement ou de circulation à l'usage exclusif des cyclistes du transport en commun.

### Interventions à mettre en place

Mettre en service un projet pilote dans l'axe Viau (court terme)

Analyser l'opportunité d'installer d'autres voies réservées pour autobus-vélos dans l'arrondissement (moyen terme)

Dans l'éventualité où le projet-pilote dans l'axe Viau s'avérerait un succès, la STM et l'arrondissement pourraient envisager la mise en place ce type de voies réservées ailleurs dans l'arrondissement.

### Principales actions liées

- TCA 02 Amélioration du confort et de la sécurité des piétons et des cyclistes au niveau des viaducs et pour franchir la voie ferrée;
- TCA 03 Développement d'un réseau quatre saisons.

### Indicateurs de suivi

- Nombre de cyclistes empruntant le projet-pilote de l'axe Viau (mise en place de comptages vélos);
- Nombre de km de voies réservées autobus-vélos.

### Références

- Guide technique « Aménagements en faveur des piétons et des cyclistes » de Vélo de Québec, 2009, 168 pages

### Maitre d'ouvrage

STM

### Partenaires

Arrondissement  
Rosemont–La Petite-Patrie

Financement

Planification

Ville de Montréal

Financement

Planification

MTQ

Financement

Planification

### Portée de l'intervention

Global

Local

Ponctuel



Crédit photo : Vélo-Québec

# Mise en oeuvre et suivi

## Localisation des interventions

La figure suivante illustre l'ensemble des interventions que l'arrondissement de Rosemont–La Petite-Patrie souhaite mettre en place. Certaines actions sont localisées alors que d'autres sont plus globales et s'appliquent à l'ensemble de l'arrondissement.



### Transports collectifs et actifs

- Lien cyclable poposé (TCA01) ---
- Amélioration des viaducs existants (TCA02) ||
- Création de nouveaux liens piétonniers et cyclables (TCA03) ||
- Développement d'un réseau cyclable quatre saisons (TCA04) 4S
- Uniformisation du lien cyclable sur Saint-Zotique (TCA05) <img alt="bicycle icon" data-bbox="375 695 405 710"/>
- Mise en place de SAS vélos (TCA05)
- Mise en place d'un projet pilote de synchronisation des feux (TCA06) 
- Mise en place de stationnement vélo (commerces, pôles générateurs, secteurs résidentiels) (TCA07, TCA08)
- Extension du réseau de vélo en libre service (TCA09) 
- Mise en oeuvre d'un programme global de réfection des trottoirs (TC10)
- Bonification de l'offre TC (TCA11) 
- Poursuite du développement des MPB (TCA12) - - -
- Amélioration des arrêts et aires d'attentes bus (TCA13)

### Convivialité des déplacements et qualité de vie

- Amélioration de la desserte en mode actif des pôles générateurs (CDQV01)
- Aménagement de rues piétonnes, zones de rencontres et nouvelles places publiques (CDQV02) 
- Amélioration de la sécurité des traverses piétonnes (CDQV03)
- Révitalisation de la piste multifonctionnelle (CDQV03) 
- Évaluation de la possibilité d'ajouter de nouveaux liens (CDQV04) 

### Réseau routier et stationnement

- Optimisation de la synchronisation des feux de circulation le réseaux artériel (RRS01)
  - Meilleur encadrement du transport de marchandise et de livraisons (RRS02)
  - Amélioration de la visibilité des stationnements hors rue (RRS03) 
- Pratiques innovantes et respectueuses de l'environnement
- Encouragement à l'utilisation de véhicules moins énergivores (PIRE01)
  - Poursuite du travail de promotion des plans de gestion des déplacements et du co-voiturage auprès des entreprises du territoire (PIRE02)
  - Adoption d'une politique de mobilité durable à l'intention des employés de l'arrondissement (PIRE03)
  - Poursuite du développement de l'autopartage (PIRE04)
  - Continuité du programme de verdissement des ruelles (PIRE05)
  - Appui de la STM dans l'utilisation de la navette d'or pour les aînés (PIRE06)
  - Information et communication sur le Plan Local de Déplacement et les bonnes pratiques en matière de déplacements (PIRE07)
  - Opportunité d'implantation de voies réservés bus-vélo (PIRE08)

**Annexe A    Guide des stationnements vélos**



## Quel stationnement pour les vélos à mettre en place ?

### Les critères d'implantation des stationnements vélos

Plusieurs facteurs sont à prendre en compte pour le choix du type de stationnement à mettre en place :

- La durée de stationnement (quelques minutes, heures ou toute la journée);
- Les conditions météorologiques (un stationnement abrité est recommandé pour les conditions pluvieuses, hivernales);
- La valeur de la bicyclette;
- Le sentiment d'insécurité de la part du cycliste.

### Les conditions d'un bon stationnement vélo

- Le support doit permettre de cadener facilement la roue avant et le cadre avec un cadenas en U ou un câble;
- Le stationnement vélo doit être facilement accessible de la rue, hors des zones piétonnières et son accès doit minimiser les croisements avec les voitures et les piétons. Il doit être placé le plus près possible de l'entrée principale de l'édifice (idéalement entre 15 et 50 m).
- Le stationnement doit être à la vue des passants ou surveillé par un gardien.
- Le stationnement doit être repérable de la rue (mise en place d'une signalisation adaptée pour indiquer le stationnement vélo).

### La typologie du stationnement vélo

Comme énuméré précédemment, il existe plusieurs types de stationnements pour les vélos à mettre en place selon les motifs de déplacements, la durée de l'arrêt, etc. Plus le stationnement est long et plus le dispositif prévu au stationnement devra garantir la sécurité des vélos. :

- **Le stationnement de courte durée;**
- **Le stationnement de longue durée;**
- **Le stationnement résidentiel;**
- **Le stationnement périodique (festivals, foires, marchés...).**

### Le stationnement de courte durée

Il varie de quelques minutes à quelques heures et ne demande pas de dispositifs de sécurité particuliers. Il doit néanmoins répondre aux impératifs d'attache du vélo et de visibilité. Les critères essentiels de qualité pour l'utilisateur sont sa localisation à proximité du lieu de destination et la facilité d'utilisation.

**Lieu d'implantation privilégié :** Pôles générateurs de déplacements (commerces, métro, écoles, institutions...)

Type	Arceau Support en « U » inversé	Râtelier (Rawdon Metal)	Poteau
Illustration			
Capacité de support	2	3 à 7 voir +	2
Usage	Trottoir, Façade	Trottoir, Rue, Façade	Trottoir Façade
Surface d'ancrage	Béton	Béton, asphalte, gazon	Béton
Avantages	<ul style="list-style-type: none"> <li>Faible encombrement (2,5 à 3 m<sup>2</sup>)</li> <li>Faible risque que la roue avant pivote et que le vélo chute;</li> <li>Facilité de stationnement si espacement entre les arceaux; Installation visible;</li> <li>Nettoyage facile;</li> <li>Coût peu élevé.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Densité (plus grande capacité pour une surface donnée);</li> <li>Facilité d'utilisation : le modèle illustré supporte le vélo debout avant qu'il soit cadenassé.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Faible encombrement.</li> </ul>
Inconvénients	<ul style="list-style-type: none"> <li>Si l'arceau est large, difficulté de faire tenir les petits vélos;</li> <li>Formule relativement désordonnée, car délimitation peu claire;</li> <li>Aucun maintien du guidon.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Manœuvres de stationnement plus difficiles, vu le chevauchement des guidons;</li> <li>Difficulté de stationnement pour les vélos ayant un panier avant;</li> <li>Difficile à utiliser avec certains vélos (très gros pneus, petits cadenas).</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Risque de chute du vélo; si la roue avant est libre de pivoter;</li> <li>Difficile à utiliser avec les petits vélos lorsque l'anse du support est courte.</li> </ul>
Références	Aire Vélo (Québec) : <a href="http://www.airevelo.com/index.htm">www.airevelo.com/index.htm</a>	Vélo-Rack (Québec) <a href="http://www.velo-rack.com">www.velo-rack.com</a>	Vélo-Rack (Québec) <a href="http://www.velo-rack.com">www.velo-rack.com</a>
Coût	270 \$	300 \$ pour 3 vélos	300 \$
Évaluation	★★★★★	★★★	★★

### Le stationnement de longue durée

Ce type de stationnement est utile pour les employés, résidents et étudiants qui souhaitent stationner leur vélo pendant plusieurs heures ou la journée entière.

Les exigences sont fortes en termes de protection contre le vol, de vandalisme et d'intempéries.

**Lieu d'implantation privilégié :** Établissements scolaires, entreprises, terminus, gares et station de métro.

Type	Cases/casier modulaires à vélo	Crochet	Abris/enclos à vélo
Illustration			
Capacité de support	2 par case	1	Selon le support à vélo installé
Usage	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Façade;</li> <li>• Terrain vacant.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Garage</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Garage;</li> <li>• Terrain vacant;</li> <li>• Stationnement voiture.</li> </ul>
Surface d'ancrage	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Béton Asphalte</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Plafond;</li> <li>• Mur.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Béton Asphalte</li> </ul>
Avantages	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Meilleure protection contre les intempéries, le vol et le vandalisme;</li> <li>• Double espace de rangement : vélo et effets personnels et équipement.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Faible encombrement des vélos stationnés;</li> <li>• Système économique acceptant plusieurs largeurs de pneus possibles;</li> <li>• Système bien adapté aux locaux souterrains dans les immeubles.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Protection contre les intempéries;</li> <li>• Protection contre le vandalisme et le vol (fermeture à clé de l'enclos).</li> </ul>
Inconvénients	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Nécessite un espace important pour être installé;</li> <li>• Coût élevé.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Système peu convivial, car il peut être difficile, pour certains usagers, de décrocher son vélo;</li> <li>• Manœuvre d'accrochage difficile et salissante;</li> <li>• Nécessite un élément d'accrochage fixé au mur pour permettre l'utilisation de cadenas en U.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Nécessite un support à vélo à l'intérieur pour stationner les vélos;</li> <li>• Nécessite une gestion des clés, système peu pratique;</li> <li>• Coût élevé.</li> </ul>
Références	Cyclesafe (USA) : <a href="http://www.cycle-safe.com/">www.cycle-safe.com/</a>	Vélo-Rack (Québec) <a href="http://www.velo-rack.com/">www.velo-rack.com/</a>	
Coût	1 000 \$ par case	350 \$ (base support 3 vélos)	
Évaluation	★★★★	★★	★★★★

## Le stationnement résidentiel

Il s'agit du stationnement disponible pour les résidents de logements collectifs. Le type de réponse au stationnement résidentiel est le même que celui de longue durée de nuit, car les résidents utilisent leurs vélos la journée (courses, travail, études, loisirs...). Les solutions à développer sont donc présentées dans la fiche concernant le stationnement de longue durée.

## Le stationnement périodique (festivals, foires, marchés...)

Certains endroits, lors de certains événements, reçoivent un afflux important de cyclistes. Il importe de mettre en place des installations temporaires en nombre suffisant pour répondre à la demande. Les exigences pour le matériel correspondront, dans ce cas, à la possibilité de montage et de démontage rapides tout en assurant aux vélos une attache équivalente à celle obtenue sur les stationnements permanents.

## La capacité requise du stationnement

Dix vélos occupent la place d'une voiture stationnée. Vélo Québec préconise :

Fonction	Nombre recommandé de places
Résidentiel	1 ou plus par 2 logements
Enseignement	1 par 5 à 20 élèves
Travail	1 par 10 à 40 employés
Services	1 par 25 à 100 usagers
Commerce isolé	2 ou plus
Rue commerçante	5 par 100 m de façade
Centre commercial	1 par 100 m <sup>2</sup>