PLAN LOCAL
de déplacements

SEPTEMBRE 2017

Verdun
Montréal

EN AVANT
Verdun

MOT DU MAIRE

C'est avec beaucoup de fierté que nous vous présentons le premier plan local de déplacements pour Verdun, fruit d'une année de travail, pendant laquelle nous avons sondé et consulté les citoyens dans leur quartier, étudié les déplacements et les enjeux de sécurité sur notre territoire et collaboré avec de nombreux experts et partenaires.

Ce plan présente une vision concrète visant à développer des quartiers conviviaux caractérisés par la sécurité, la quiétude et la mobilité durable. Les stratégies d'intervention qui y figurent guideront les décisions en matière de transport dans l'arrondissement pour les cinq prochaines années.

Plusieurs de ces stratégies ont été inspirées par les résidents, les travailleurs et les organismes communautaires verdunois. Les écoles et un groupe de citoyens passionnés de vélo ont notamment joué un rôle primordial dans la démarche, poussant notre administration à innover et à intégrer les meilleures pratiques connues dans le Plan.

Nos échanges avec les citoyens ont ainsi permis d'identifier trois priorités qui feront l'objet d'une attention particulière au cours des prochaines années :

- la sécurité aux abords des écoles – lesquelles feront l'objet d'interventions personnalisées ;
- la qualité du réseau cyclable – laquelle s'appuiera sur un plan spécifique et innovateur inspirée de l'approche néerlandaise ;
- et la cohabitation harmonieuse entre tous les usagers, l'accessibilité universelle.

Nous sommes très fiers du travail accompli ensemble. Grâce à des propositions innovatrices, des approches ludiques et des projets pilotes, nous espérons bien révolutionner vos déplacements !

En avant Verdun !

Jean-François Parenteau

Maire de Verdun

Pierre Winner

Directeur d'arrondissement

MOT DU DIRECTEUR D'ARRONDISSEMENT

Je suis heureux de m'associer au dévoilement du plan local de déplacements de l'arrondissement de Verdun, fruit d'une collaboration entre différents partenaires et plusieurs de nos directions. Celui-ci se veut un outil de référence, de stratégie et de décision qui guidera nos interventions sur les plans du transport et des déplacements sur l'ensemble de notre territoire, au cours des cinq prochaines années.

Dans un cadre participatif et novateur, les personnes et organismes sollicités ont posé un diagnostic des enjeux et des dangerosités potentielles sur notre territoire. Par la suite, ils ont identifié des approches et solutions créatrices dans trois secteurs : la sécurité des déplacements, le transport actif et collectif ainsi que le transport routier et le stationnement.

Je tiens à souligner ce magnifique travail d'équipe et de collaboration. Sans cet apport, l'arrondissement de Verdun n'aurait pu produire un plan d'une aussi grande qualité.

Bonne lecture et au plaisir.

Le présent document a été préparé par

Les Consultants S.M. inc.

Avec le soutien technique de

l'arrondissement de Verdun

Équipe de réalisation :

Jean Cardin, arrondissement de Verdun
Simon Cantin, arrondissement de Verdun
Marie-Ève Nadeau, arrondissement de Verdun
Simon Thouin, arrondissement de Verdun
Diane Vallée, arrondissement de Verdun

Andrei Durlut, ing., Les Consultants S.M. inc.
Anna Fridzon, Les Consultants S.M. inc.
Karla Gamboa, ing. jr, Les Consultants S.M. inc.
Raynald Ledoux, ing., Les Consultants S.M. inc.
Baptiste Mounié, Les Consultants S.M. inc.
Andrea Rueda, ing., Les Consultants S.M. inc.
Carole Taillée, ing., Les Consultants S.M. inc.

Avec la participation de :

Marie-Eve Brunet
Conseillère d'arrondissement
Présidente du comité de circulation

Pierre L'Heureux,
Conseiller d'arrondissement
Président du comité vélo

Luc Gagnon,
Conseiller d'arrondissement
Membre du comité vélo

En collaboration avec :
Le Service de la Mise en Valeur du Territoire de la Ville de Montréal
Le Service des Infrastructures, de la Voirie et des Transports de la Ville de Montréal
Le Service de Police de la Ville de Montréal
La Société de transport de Montréal
Convercité (consultations citoyennes)

Photos :
Marie Moubarac, La Portraitiste

TABLE DES MATIÈRES

1. INTRODUCTION 1
1.1 CONTEXTE DE PLANIFICATION 1
1.2 DÉMARCHE D'ÉLABORATION DU PLD 1
1.3 OBJECTIFS DU PLAN LOCAL DE DÉPLACEMENTS 3
1.4 SOURCES D'INFORMATIONS, GUIDES DE PLANIFICATION ET AUTRES DOCUMENTS APPLICABLES 3
1.5 PRÉSENTATION DU DOCUMENT 4
2. PORTRAIT DE VERDUN 5
2.1 CARACTÉRISTIQUES DU TERRITOIRE 5
2.2 MOBILITÉ DE L'ARRONDISSEMENT DE VERDUN 5
3. AXE 1 – SÉCURITÉ DES DÉPLACEMENTS ET QUALITÉ DE VIE 8
3.1 PRINCIPAUX POINTS DU DIAGNOSTIC 8
3.2 INTERVENTIONS PROPOSÉES 9
4. AXE 2 – TRANSPORTS ACTIF ET COLLECTIF 30
4.1 PRINCIPAUX POINTS DU DIAGNOSTIC 30
4.1.1 TRANSPORTS ACTIFS 30
4.1.2 TRANSPORT COLLECTIF 32
4.2 INTERVENTIONS PROPOSÉES 33
5. AXE 3 - RÉSEAU ROUTIER ET STATIONNEMENT 52
5.1 PRINCIPAUX POINTS DU DIAGNOSTIC 52
5.1.1 RÉSEAU ROUTIER 52
5.1.2 STATIONNEMENT 54
5.2 INTERVENTIONS PROPOSÉES 55
6. MISE EN ŒUVRE, SUIVI ET RÉVISION DU PLD 72

LISTE DES ANNEXES

ANNEXE A : CARTES SYNTHÈSE DU PORTRAIT ET DIAGNOSTIC DE L'ARRONDISSEMENT DE VERDUN
ANNEXE B : PLANS D'AMÉNAGEMENTS SPÉCIFIQUES AUX ABORDS DES ÉCOLES
ANNEXE C : DOCUMENT « POUR DES INFRASTRUCTURES CYCLABLES D'INSPIRATION NÉERLANDAISE À VERDUN »

METRO

1. INTRODUCTION

Un plan local de déplacement (PLD) est un document de planification qui permettra de guider les décisions futures en matière de transport dans l'arrondissement de Verdun. Le présent plan identifie des axes d'intervention et des actions prioritaires sur une période de cinq ans afin d'accroître la sécurité dans l'arrondissement, d'encourager le transport actif et collectif et d'améliorer la qualité de vie.

1.1 CONTEXTE DE PLANIFICATION

La planification des déplacements dans l'arrondissement de Verdun doit tenir compte de deux aspects :

- Le contexte Montréalais dans son ensemble, avec le respect des orientations du Plan de transport et des autres guides de plans de la Ville de Montréal qui en découlent ;
- Le contexte propre à l'arrondissement, défini par ses caractéristiques intrinsèques, ainsi que par les différents guides et plans mis en œuvre au cours des années. On note principalement le Plan de développement stratégique de Verdun, le Plan d'action en accessibilité universelle de Verdun et le plan de déplacement pour les écoles de l'arrondissement de Verdun ;
- Enfin, il est important de tenir compte des orientations des quartiers voisins et des travaux majeurs limitrophes pour assurer un développement harmonieux.

1.2 DÉMARCHE D'ÉLABORATION DU PLD

Le PLD est le résultat d'une démarche qui s'étale sur une année. Au cours de cette démarche, de nombreuses personnes ont été consultées et leurs commentaires ont été analysés selon quatre secteurs, définis pour les enjeux spécifiques qui les caractérisaient (voir annexe A). Le PLD s'appuie ainsi sur les expériences vécues par les citoyens en plus de l'expertise des employés de l'arrondissement et d'experts-conseils. L'ouverture aux approches innovantes fut recherchée.

1.3 ÉTAPES D'ÉLABORATION DU PLD

Les étapes de l'élaboration du plan local de déplacements de Verdun respectent les exigences du Guide des plans locaux de déplacements, élaboré par la Direction des transports de la Ville de Montréal. Il est à noter que la participation des citoyens constitue une partie essentielle dans le processus d'élaboration d'un PLD. Ainsi, dans chaque secteur défini précédemment, une consultation publique a été organisée afin de recenser directement les besoins des citoyens et de la communauté en général, et de prioriser les actions à réaliser.

Les étapes de réalisation du PLD de Verdun sont les suivantes :

ÉTAPE PRÉPARATOIRE

> Déterminer la zone d'étude et la zone d'influence de chaque enjeu
> Identifier les intervenants et leur rôle

VALIDATION DU PORTRAIT ET DIAGNOSTIC DU TRANSPORT

Processus de consultations citoyennes

> Établir les principaux éléments de portrait et de diagnostic en transport
> Identifier les problématiques en transport, déterminer les causes et dégager les enjeux.

IDENTIFICATION DES AXES D'INTERVENTION ET OBJECTIFS LOCAUX DE TRANSPORT

> Identifier les objectifs poursuivis et déterminer les priorités en transport qui guideront la rédaction du PLD

ÉLABORATION D'UN PLAN D'INTERVENTION

> Développer et analyser des stratégies d'intervention selon le portrait/diagnostic
> Établir une liste définitive des projets, des interventions et des mesures

PRODUCTION DU PLAN D'ACTION LOCAL DE DÉPLACEMENTS

> Effectuer la compilation des interventions et ajustements du PLD
> Produire des fiches d'intervention

Validation du portrait et diagnostic à l'aide de consultations citoyennes

Au début de la démarche d'élaboration du PLD, un portrait de la situation a été élaboré à partir des divers rapports disponibles. Mentionnons par exemple, le rapport du SPVM, le rapport de Vélo-Québec sur les aménagements autour des écoles, le portrait de la mobilité et de l'offre de service de la STM, le rapport de l'enquête Origine-Destination par l'AMT et le rapport des demandes émanant du comité de circulation de l'arrondissement. Ce portrait présenté par secteur a été soumis aux citoyens lors du processus de consultation qui a suivi, et qui a été mené par différents moyens afin de rejoindre le plus grand nombre de citoyens :

- Séance de consultation dans chacun des quatres secteurs identifiés comme ayant des enjeux spécifiques : Crawford, Desmarchais, Wellington-de-L'Église, L'Île-des-Soeurs ;
- Sondages portant sur les transports actifs et collectifs ;
- Sondages portant sur le transport routier et le stationnement ;
- Carte interactive sur le site de RéalisonsMtl.

Cette vaste consulation a été lancée afin de donner aux citoyens l'occasion de s'exprimer sur les enjeux de transport actifs et collectifs, de circulation routière et de stationnement. Les moyens de favoriser l'accessibilité universelle, la cohabitation entre les usagers et la sécurité des déplacements ont également été au cœur des discussions. Les citoyens ont participé en grand nombre aux consultations rejoignant ainsi environ 1 700 personnes.

Ce sont ainsi plus de 1 000 sondages complétés et près de 200 personnes qui ont assisté aux quatre rencontres de consultations publiques tenues dans chacun des secteurs de l'arrondissement, alors que la carte interactive qui permettait d'identifier l'emplacement exact d'une problématique a attiré près de 500 visiteurs virtuels. Des chiffres qui indiquent clairement la volonté des Verdunois à s'impliquer et à participer à la démarche citoyenne mise en place par l'arrondissement en vue de la réalisation de son Plan local de déplacements. Certains groupes et organismes ont également soumis des mémoires faisant état de problématiques particulières. De plus les écoles ont été invitées à soumettre des mémoires, et un comité citoyen a été formé pour réfléchir à de nouvelles approches pour améliorer l'expérience cycliste à Verdun. De plus, le conseil a encouragé tant les citoyens que les experts-conseils impliqués dans la démarche à proposer des solutions nouvelles et innovantes.

Suite à ce processus de consultation, les objectifs poursuivis et les priorités en transport ont été fixées afin de guider la rédaction du PLD, au regard des problématiques soulevées.

Identification des axes d'interventions et objectifs locaux

Suite aux consultations les axes, les objectifs poursuivis et les priorités en transport ont été fixées afin de guider la rédaction du PLD. Des stratégies d'intervention ont été élaborées selon le rapport du portrait et diagnostic. Une liste des projets, des interventions et des mesures a par la suite été établie. ces derniers ont été regroupés et organisés sous forme de fiches.

Mise en oeuvre du PLD

Outre le suivi de la mise en œuvre du plan local de déplacement, il est essentiel de mettre à jour le PLD sur une base régulière. Cette mise à jour permettra de faire évoluer le PLD en fonction du niveau de réalisation de chaque action et de le garder en adéquation avec les résultats obtenus, l'évolution de l'arrondissement et les orientations visées.

1.4 OBJECTIFS DU PLAN LOCAL DE DÉPLACEMENTS

Les objectifs visés par l'élaboration du plan local de déplacements (PLD) de l'arrondissement de Verdun sont les suivants :

- Définir et organiser les actions correctives et les interventions, et assurer la cohérence de celles-ci dans le but de concrétiser à l'échelle locale les orientations du Plan de transport de Montréal ;
- Prioriser les interventions adaptées et proposées tout en impliquant la majorité de la population verdunoise afin de simplifier la mise en oeuvre du PLD sous l'horizon de cinq années ;
- Établir des outils de suivi de la mise en oeuvre du PLD afin d'évaluer les résultats des interventions proposées.

Ces objectifs ont été déterminés en accord avec les trois enjeux prioritaires qui ont rapidement été définis par l'arrondissement durant le processus d'élaboration du PLD :

- Sécuriser les abords des écoles ;
- Améliorer le réseau cyclable par des approches innovantes, dont le modèle néerlandais ;
- Assurer une meilleure cohabitation entre piétons, cyclistes et automobilistes.

Une attention particulière a été portée à ces priorités qui se retrouvent au coeur du PLD.

1.5 SOURCES D'INFORMATIONS, GUIDES DE PLANIFICATION ET AUTRES DOCUMENTS APPLICABLES

Les documents utilisés comme sources d'information sont regroupés dans les listes non exhaustives suivantes :

Documents issus de participations citoyennes

- Rapport de consultation publique réalisée le 18 octobre 2016 dans le secteur Desmarchais
- Rapport de consultation publique réalisée le 9 novembre 2016 dans le secteur Wellington-De-L'Église
- Rapport de consultation publique réalisée le 3 novembre 2016 dans le secteur de l'Île-des-Soeurs
- Rapport de consultation publique réalisée le 26 octobre 2016 dans le secteur Crawford
- Résultats de la participation citoyenne sur la plateforme RéalisonsMTL (sondages et carte interactive)
- Mémoire : Recommandations visant à assurer la sécurité des déplacements pour l'ensemble des usagers, la réduction de la pollution sonore et atmosphérique et l'optimisation des besoins de mobilité et de fluidité sur deux intersections dans le quartier résidentiel de l'Île-des-Soeurs
- Mémoire concernant le retrait des feux de circulation au carrefour boul. de l'Île-des-Soeurs / rue Berlioz
- Mémoire relatif à la réalisation de marches exploratoires, déposé par Action Prévention Verdun
- Mémoire : Pour des déplacements actifs et sécuritaires aux abords des écoles, déposé par le conseil d'établissement de l'École Notre-Dame-de-la-Garde
- Rapport de la marche exploratoire avec le trottibus île des Soeurs 1, déposé par le Centre d'écologie urbaine de Montréal
- Mémoire relatif à la promenade Wellington, déposé par la SDC de la Promemade Wellington
- Pétition visant la mise en place d'un carrefour giratoire à l'intersection rue Berlioz / boul. René-Lévesque à l'Île-des-Soeurs
- Pétition pour la sécurisation de la rue Bannantyne et des abords de l'école Riverview

Plans et guides de l'arrondissement de Verdun

- Plan de développement stratégique de Verdun, arrondissement de Verdun
- Plan d'action en accessibilité universelle de Verdun, arrondissement de Verdun
- Politique familiale de Verdun, arrondissement de Verdun
- Plan de déplacement pour les écoles de l'arrondissement Verdun, Vélo-Québec
- Politique de circulation et de stationnement de Verdun, arrondissement de Verdun

Plans et guides de la Ville de Montréal

- Plan de Transport, Ville de Montréal
- Plan d'urbanisme, Ville de Montréal
- Politique de stationnement, Ville de Montréal
- Électrisons Montréal, Stratégie d'électrification des transports
- Charte du piéton de Montréal
- Guide d'aménagement durable des rues de Montréal

Autres sources d'information

- Avis technique sur les aménagements cyclables sur les rues Galt et de l'Église et dans les carrefours giratoires sur le boulevard de l'Île-des-Soeurs, Vélo-Québec
- Rapport sur l'état du stationnement rue Éthel à Verdun, SDK
- Étude de faisabilité du Camp Éthel, Credo

1.6 PRÉSENTATION DU DOCUMENT

L'arrondissement de Verdun structure sa vision et regroupe les différents enjeux et problématiques en matière de déplacements en trois grands axes. L'accessibilité universelle et la sécurité sont traitées transversalement dans ces trois axes. Ceux-ci sont définis comme suit :

AXE 1 – Sécurité des déplacements et qualité de vie

AXE 2 – Transport actif et collectif

AXE 3 – Réseau routier et stationnement

Ces trois axes définissent la structure du PLD de l'arrondissement de Verdun et des interventions qui en découlent.

2. PORTRAIT DE VERDUN

Les sections suivantes présentent la synthèse de l'analyse de la mobilité de l'arrondissement de Verdun. Ces éléments sont présentés plus en détail dans le rapport d'étape présentant le portrait de la situation actuelle et diagnostic.

2.1 CARACTÉRISTIQUES DU TERRITOIRE

L'arrondissement de Verdun présente la particularité physique d'être séparé de l'Île de Montréal par le canal de l'Aqueduc, et en plus d'être divisé en deux par le fleuve Saint-Laurent, qui sépare l'île des Sœurs du reste de l'arrondissement. Il est à noter que la population de Verdun a connu une croissance fulgurante de presque 10 % entre les années 2001 et 2006, pour ensuite se stabiliser à environ 0,1% par année.

2.2 MOBILITÉ DE L'ARRONDISSEMENT DE VERDUN

L'analyse de la mobilité de l'arrondissement de Verdun a été basée sur les données de l'Enquête Origine-Destination 2013,

Pôles générateurs de déplacements

L'arrondissement compte principalement deux grandes artères dans l'axe nord-sud, la rue Wellington et la rue de Verdun. À cela s'ajoute la Pointe Nord de l'Île de Sœurs qui est également un des principaux pôles générateurs de déplacement de ce quartier.

On notera par ailleurs que l'arrondissement de Verdun comporte plusieurs générateurs de déplacements dont le pouvoir d'attraction va au-delà des limites mêmes de l'arrondissement, comme des établissements de santé, trois stations de métro et le Campus Bell, sans oublier les nombreux établissements d'enseignement.

Déplacements à destination de l'arrondissement

L'arrondissement de Verdun attire en moyenne 60 220 déplacements chaque jour, tous modes et tous motifs confondus (sauf retour à domicile). Le principal motif de ces déplacements est le travail, qui représente 33% des déplacements.

Les transports actifs représentent 23% des déplacements attirés sur une journée, tandis que le transport collectif présente une part modale de plus de 16%. Toutefois, des variations notables sont observées dans le choix modal selon la provenance des déplacements. Ainsi, pour les déplacements provenant du centre-ville, le transport collectif est privilégié, avec une part modale de 50%.

Déplacements produits par l'arrondissement

L'arrondissement de Verdun produit en moyenne 77 839 déplacements par jour (tous modes et tous motifs, sauf retour à domicile), dont le principal motif est le travail, qui regroupe 35% des déplacements.

Sur une journée complète, le transport collectif représente 30% des déplacements produits par l'arrondissement, et les transports actifs près de 20%. Ainsi la moitié des déplacements produits par l'arrondissement sont faits selon un mode alternatif à l'automobile.

Déplacements internes à l'arrondissement

L'analyse des déplacements internes à Verdun permet de faire ressortir plusieurs éléments de mobilité significatifs par rapport à ceux liés au reste du territoire Montréalais. Parmi les déplacements générés par l'arrondissement de Verdun sur une journée, 34% des déplacements produits et 44% des déplacements attirés sont internes à l'arrondissement.

Il apparaît que les Verdunois privilégient majoritairement les modes actifs pour les déplacements internes à l'arrondissement, avec une part modale avoisinant 50%. en outre, contrairement au reste de l'île de Montréal, l'arrondissement de Verdun affiche une baisse du taux de possession automobile par personne, accompagnée d'une hausse de l'utilisation du transport collectif (hausse de 13% en pointe du matin).

61 Wellington
27-021

AXE 1

Sécurité des déplacements et qualité de vie

Verdun Montréal

EN AVANT Verdun

3. AXE 1 – SÉCURITÉ DES DÉPLACEMENTS ET QUALITÉ DE VIE

3.1 PRINCIPAUX POINTS DU DIAGNOSTIC

Parmi les nombreux commentaires reçus durant le processus d'élaboration du PLD, nombre d'entre eux portaient sur des questions de sécurité, notamment celle des usagers vulnérables, ainsi que sur des points abordant la qualité de vie des Verdunois.

Sécurité des usagers vulnérables

Les différents intervenants ont soulevé plusieurs problématiques et enjeux relatifs à la sécurité et à la convivialité des déplacements, particulièrement pour les usagers les plus vulnérables comme par exemple les enfants aux abords des écoles :

- Problèmes d'accessibilité et d'insécurité en transport actif autour des écoles : malgré la mise en œuvre du Plan de déplacements pour les écoles de l'arrondissement de Verdun , un sentiment d'insécurité des déplacements piétons persiste aux abords de plusieurs écoles primaires et secondaires.
- Sentiment d'insécurité aux intersections : pour de nombreuses intersections de l'arrondissement, il a été rapporté un sentiment d'insécurité lors des traversées. Au regard des commentaires et des intersections relevées, ce sentiment peut être relié à plusieurs facteurs :
  - Certaines intersections à feux présentent un phasage ou un temps de vert pour les piétons rapportés insuffisant pour une traversée sécuritaire. L'analyse de la programmation est une première étape vers la résolution de cet élément ;
  - Certaines intersections gérées par des panneaux d'arrêt ont été régulièrement mentionnées comme étant dangereuses pour les piétons, car les automobilistes ont tendance à ne pas respecter la traverse piétonne marquée au sol. Plusieurs facteurs peuvent accentuer cette problématique, comme par exemple la vitesse pratiquée en amont de l'intersection, parfois trop élevée au regard des limites autorisées. Cela est notamment mentionné pour le boulevard LaSalle et pour le boulevard de l'Île-des-Sœurs. Ailleurs, une géométrie inhabituelle ou une mauvaise visibilité peuvent également avoir une influence sur le comportement des automobilistes vis-à-vis des traverses piétonnes ;
  - Les citoyens ont également rapporté la difficulté à traverser certaines intersections qui ne possèdent aucun marquage de traverse piétonne. Cette problématique apparaît notamment sur le boulevard LaSalle (accès au parc riverain), et sur la rue Bannantyne.
- Insécurité des pistes cyclables au niveau des traverses de rues :
  Il a été mentionné des difficultés de la part des cyclistes pour la traversée de plusieurs axes. Notamment, le long de la piste cyclable du canal de l'Aqueduc, l'intersection de la piste avec les axes transversaux se fait souvent légèrement en retrait de l'intersection principale à l'ouest du boulevard Champlain.

  Par ailleurs, les traverses signalisées de la piste cyclable sur les rues Gilberte-Dubé et Henri-Duhamel ont été rapportées comme non sécuritaires. Une validation de la programmation des feux pourrait permettre de mieux définir la problématique.
  Enfin, les piétons apprécient les saillies de trottoirs qui sécurisent les traverses de rue, mais les cyclistes ne se sentent pas en sécurité aux intersections avec saillies de trottoirs car ils se trouvent contraints de converger vers le flot de circulation véhiculaire en approchant de la pointe de saillie.

Qualité de vie

- Circulation de transit et sentiment d'insécurité au niveau des ruelles : plusieurs commentaires sont ressortis des consultations concernant la circulation de transit par les ruelles. Cela engendre une insécurité le long même de la ruelle, mais principalement aux extrémités des ruelles, où il y a risque de collision entre les piétons circulant sur le trottoir et les véhicules entrant ou sortant des ruelles.
- Sentiment d'insécurité et d'inconfort lors des déplacements sur la rue Wellington : cette rue représente l'artère commerciale majeure de Verdun avec ses quelques 250 commerces et restaurants, et est de plus dotée d'une station de métro. Ces éléments en font conséquemment un pôle générateur de déplacements piétons important. Il est à noter que des saillies de trottoir ont été aménagées au cours des dernières années à plusieurs intersections de la rue Wellington.
- Faible connectivité en transport actif entre l'Île-des-Sœurs et les autres quartiers de Verdun : le seul lien piéton existant pour relier l'Île des sœurs au reste de l'arrondissement est situé à l'extrémité nord de Verdun dans l'axe de l'autoroute 15.

Ces problématiques sont illustrées sur les cartes de diagnostic présentées en annexe.

3.2 INTERVENTIONS PROPOSÉES

L'attrait d'un secteur passe entre autres par la convivialité des déplacements sur son réseau. C'est pourquoi l'arrondissement de Verdun se doit d'améliorer sans cesse la sécurité des déplacements sur son territoire, et développe ses aménagements pour améliorer la qualité de vie de ses citoyens. Deux objectifs principaux regroupant neuf actions à réaliser ont ainsi été définis :

Objectif 1 : Sécuriser les déplacements des usagers vulnérables

Action SQV-1.1 : Poursuivre le déploiement de mesures de sécurisation des abords des écoles
Action SQV-1.2 : Sensibiliser les usagers à la sécurité routière
Action SQV-1.3 : Améliorer la sécurité des traverses piétonnes signalisées
Action SQV-1.4 : Améliorer la sécurité des cyclistes aux intersections

Objectif 2 : Améliorer la qualité de vie des Verdunois

Action SQV-2.1 : Améliorer la sécurité et mettre en valeur les ruelles
Action SQV-2.2 : Repenser l'aménagement de la rue Wellington
Action SQV-2.3 : Créer un nouveau pont local dédié aux transports actifs entre l'Île des Sœurs et les autres quartiers de Verdun
Action SQV-2.4 : Aménager des quartiers verts
Action SQV-2.5 : Aménager des rues piétonnes et partagées

AXE 1 - SÉCURITÉ DES DÉPLACEMENTS ET QUALITÉ DE VIE

ACTION SQV-1.1

Poursuivre le déploiement de mesures de sécurisation des abords des écoles

ENJEUX

- Sentiment d'insécurité aux abords des écoles
- Non-respect des traverses piétonnes et cyclistes aux abords des écoles
- Problématique de vitesse élevée sur certaines rues et ruelles aux abords des écoles
- Problématiques liées à l'usage de certains débarcadères (achalandage, conflits entre usagers)

OBJECTIFS

- Améliorer la sécurité des déplacements aux abords des écoles, des CPE et des parcs
- Favoriser les déplacements en transport actifs pour ces générateurs

CONTEXTE

L'arrondissement de Verdun compte plusieurs établissements scolaires, dont dix écoles primaires et deux écoles secondaires, ainsi que de nombreux CPE répartis sur tout le territoire de l'arrondissement :

- École primaire Notre-Dame-des-Lourdes(*)
- École primaire Île-des-Sœurs(*)
- École primaire des Marguerites
- École primaire Notre-Dame-de-la-Paix(*)
- École primaire Lévis-Sauvé(*)
- École primaire Notre-Dame-des-Sept-Douleurs(*)
- École primaire Riverview(*)
- Elementary School of Verdun(*)
- École primaire Chanoine-Joseph-Théorêt(*)
- École secondaire Monseigneur Richard
- École primaire Notre-Dame-de-la-Garde
- Beurling Academy (école secondaire)
- École des Saules Rieurs (ouverture sept. 2017)
- École Crawford (ouverture prochaine)

Huit écoles (marquées d'un astérisque) ont déjà fait l'objet d'un plan de déplacement spécifique, réalisé par Vélo-Québec et visant les déplacements piétons et cyclistes. Ce plan émet des recommandations générales applicables à l'ensemble du territoire, ainsi que des propositions spécifiques à chaque école analysée.

Malgré le début de la mise en œuvre de ce plan de déplacement, la présence de brigadiers scolaires et la mise en place signalisation aux abords des établissements scolaires, plusieurs problématiques relatives à la sécurité aux abords des écoles ont été rapportées lors des consultations :

- Non-respect des mesures déjà implantées comme les limites de vitesse ou la signalisation des traverses piétonnes ;
- Entretien insuffisant des cheminements piétons ;
- Manque d'aménagements piétons et cyclistes ;
- Manque de mesures d'apaisement de la circulation sur les rues et ruelles à proximité ;
- Circulation véhiculaire transitant dans les ruelles à proximité des écoles.

En outre, lors des consultations publiques réalisées dans le cadre du PLD, les représentants de quelques écoles ont partagé leurs préoccupations. Ils ont déposé plusieurs pétitions et mémoires relativement aux problématiques de sécurité aux abords de certaines écoles.

AXE 1 - SÉCURITÉ DES DÉPLACEMENTS ET QUALITÉ DE VIE

ACTION SQV-1.1

Poursuivre le déploiement de mesures de sécurisation des abords des écoles

INTERVENTIONS À METTRE EN ŒUVRE

- Définir et mettre en place une signature visuelle particulière aux abords des écoles et CPE (aménagement géométrique, marquage, signalisation) qui accentue la vigilance de tous à la présence d'enfants
- Poursuivre la mise en œuvre des mesures d'apaisement de la circulation aux abords des écoles selon le plan de déplacement pour les écoles de Verdun (exemples : ralentisseurs, panneaux d'arrêt, bollards, marquage, etc.)
- Étendre l'application des principes énoncés dans le plan aux abords de toutes les écoles
- Sécuriser les traverses situées aux abords des écoles et les arrimer aux corridors scolaires sur le territoire de la clientèle écolière, par exemple à l'aide de marquage ou de saillies de trottoirs
- Favoriser la mise en place de trottibus
- Augmenter le nombre de traverses piétonnes signalisées
- Augmenter le nombre de supports à vélo
- Revoir et déterminer la localisation, le fonctionnement et le respect des débarcadères
- Mettre en place et réaliser à intervalle régulier un volet « école » particulier du programme verdunois de sensibilisation des usagers à la sécurité routière dont notamment :
  - Sensibiliser à la sécurité routière les élèves en classe (poursuite de la collaboration avec le service de police)
  - Sensibiliser leurs parents au moyen de campagnes ciblées aux abords des écoles et aux débarcadères
  - Sensibiliser les conducteurs automobiles à proximité des écoles à la présence de ces établissements et à adopter une conduite conséquente
- Poursuivre la mise en place des zones 30 km/h aux abords de toutes les écoles et adapter le contexte urbain à cette limite de vitesse
- Étendre l'application des principes énoncés aux abords des CPE et garderies dont le nombre de places justifie des interventions spécifiques

Il est à noter que parallèlement à l'élaboration du PLD, des plans d'aménagement spécifiques aux abords de chaque école ont été élaborés par l'arrondissement. Le document présenté en annexe présente ce plan d'aménagement.

MISES EN GARDE

La sensibilisation des élèves, des parents d'élèves et des professeurs à la sécurité routière est une mesure très importante, généralement biannuelle, à associer à la mise en place de mesures physiques de sécurisation des déplacements, quel que soit le moyen de locomotion utilisé pour se rendre à l'école.

Références

Consultations publiques réalisées dans le cadre du processus d'élaboration du PLD de Verdun

Mémoires et pétitions déposés par les écoles et citoyens

Plan de déplacement pour les écoles de l'arrondissement Verdun, Vélo-Québec

Charte du piéton de la Ville de Montréal

Plan de développement stratégique de Verdun

Plan d'action en accessibilité universelle de Verdun

Aménagements en faveur des piétons et des cyclistes

MAÎTRES D'OUVRAGES

- Arrondissement de Verdun

PARTENAIRES

- Ville de Montréal
- SPVM
- Vélo-Québec
- Commissions scolaires Marguerite-Bourgeoys et Lester B. Pearson

INDICATEURS DE SUIVI

- Relevés de vitesse
- Nombre d'intersections et/ou corridors scolaires sécurisés
- Nombre d'accidents et plaintes (réduction)

AUTRES FICHES LIÉES

SQV-1.2 : Sensibiliser les usagers à la sécurité routière
SQV-1.3 : Améliorer la sécurité des traverses piétonnes signalisées
SQV-1.4 : Améliorer la sécurité des cyclistes aux intersections
TAC-5.1 : Développer les aménagements aux abords des stations de métro et arrêts d'autobus
RRS-6.1 : Améliorer la sécurité routière aux intersections
RRS-6.2 : Améliorer la sécurité le long des axes routiers

LIEUX DE MISE EN ŒUVRE PRIORITAIRES

- Écoles primaires

- Écoles secondaires

- CPE

AXE 1 - SÉCURITÉ DES DÉPLACEMENTS ET QUALITÉ DE VIE

ACTION SQV-1.2

Sensibiliser les usagers à la sécurité routière

ENJEUX

- Faible ou non-respect du Code de la sécurité routière
- Faible ou non-respect de la signalisation routière et du marquage
- Problématiques de sécurité des usagers sur le réseau

OBJECTIFS

- Améliorer la sécurité des déplacements pour tous les types d'usagers
- Sensibiliser la population aux risques et aux enjeux de sécurité pour chacun des modes de transport avec un volet particulier pour les usagers vulnérables
- Améliorer la cohabitation entre tous les usagers des réseaux de transport en général

CONTEXTE

L'arrondissement de Verdun améliore constamment la sécurité des déplacements sur son réseau au moyen d'interventions diverses, notamment en bonifiant ou en modifiant les aménagements existants. Parfois, cela signifie la mise en place de mesures ayant déjà prouvé leur efficacité ou, le cas échéant, des tests virtuels en laboratoire afin de valider les concepts originaux, puis la mise en œuvre de projets pilotes. De plus, le SPVM effectue régulièrement des opérations de contrôle sur le réseau.

L'efficacité de ces mesures dépend en grande partie du comportement et du civisme des piétons, des cyclistes et des conducteurs. Afin d'assurer le respect de la réglementation et de la configuration des infrastructures en vigueur sur les réseaux de transport, et d'éduquer la population à adopter un comportement courtois, responsable et sécuritaire, il est essentiel de mettre en œuvre des campagnes d'informations et de sensibilisation.

Ces campagnes doivent également informer la population quant aux nouvelles mesures, d'approche classique ou innovantes, afin d'assurer la bonne interprétation et le respect de celles-ci.

Les campagnes de sensibilisation doivent être conçues et adaptées de façon à rejoindre toute la population, ou le cas échéant, pour chaque groupe d'âge et chaque mode de transport spécifiquement visé.

INTERVENTIONS À METTRE EN ŒUVRE

- Campagnes publicitaires (affiches, messages radio, presse, dépliants, etc.)
- Utilisation des réseaux sociaux pour promouvoir les campagnes mises en œuvre
- Sensibilisation dès le plus jeune âge (interventions dans les écoles, auprès des élèves et de leurs parents)
- Kiosques de sensibilisation lors des évènements et fêtes de l'arrondissement
- Opérations policières régulières sur le réseau

AXE 1 - SÉCURITÉ DES DÉPLACEMENTS ET QUALITÉ DE VIE

ACTION SQV-1.2

Sensibiliser les usagers à la sécurité routière

INTERVENTIONS À METTRE EN ŒUVRE

Ces campagnes pourront porter entre autres sur les clientèles et les thèmes suivants liés aux problématiques rapportées lors des consultations publiques :

- Les piétons : respect des traverses marquées aux intersections et des feux piétons, et danger de traverser en dehors des passages piétons signalisés
- Les cyclistes : respect du Code de la sécurité routière et respect des espaces réservés aux piétons
- Les conducteurs de véhicules : respect des limites de vitesse et de la priorité des piétons aux passages dédiés, cohabitation en chaussée avec les cyclistes

MAÎTRES D'OUVRAGES

- Arrondissement de Verdun

PARTENAIRES

- Commissions scolaires Marguerite-Bourgeoys et Lester B. Pearson
- Action Prévention Verdun
- Ville de Montréal
- Vélo-Québec
- SAAQ
- SPVM

INDICATEURS DE SUIVI

- Relevés de vitesse
- Nombre de campagnes de sensibilisation et types d'usagers visés

AUTRES FICHES LIÉES

SQV-1.3 : Améliorer la sécurité des traverses piétonnes signalisées

SQV-1.4 : Améliorer la sécurité des cyclistes aux intersections

RRS-6.1 : Améliorer la sécurité routière aux intersections

RRS-6.2 : Améliorer la sécurité le long des axes routiers

LIEUX DE MISE EN ŒUVRE PRIORITAIRES

- Le long des corridors scolaires — Années
- Le long du réseau artériel — Années
- Le long des autres rues rapportées comme problématiques par les citoyens — Années

AXE 1 - SÉCURITÉ DES DÉPLACEMENTS ET QUALITÉ DE VIE

ACTION SQV-1.3

Améliorer la sécurité des traverses piétonnes signalisées

ENJEUX

- Sentiment d'insécurité et d'inconfort des piétons à plusieurs intersections de l'arrondissement
- Non-respect des traverses piétonnes par les conducteurs automobiles
- Problématique de sécurité des piétons sur les trottoirs aux sorties de ruelle des conducteurs automobiles

OBJECTIFS

- Améliorer le confort et la sécurité des déplacements piétons aux intersections
- Améliorer la sécurité des piétons au niveau des sorties de ruelles

CONTEXTE

Plusieurs intersections de l'arrondissement de Verdun ont été rapportées lors des consultations comme étant difficiles à traverser pour les piétons. Selon les intersections, ces difficultés peuvent être dues à différents éléments :

- Programmation des feux mal adaptée à la traversée des piétons ;
- Géométrie irrégulière de l'intersection ;
- Non-respect des traverses piétonnes par les conducteurs, soit à cause d'un manque de visibilité du marquage ou de la signalisation, ou à cause d'une vitesse excessive en amont ;

Ces problématiques ont été rapportées à plusieurs reprises à plus d'une cinquantaine d'intersections de l'arrondissement, tel qu'indiqué sur la carte du diagnostic relatif à la marche, présenté en annexe.

Outre les intersections de rues, il a été rapporté à plusieurs reprises le manque de sécurité des piétons sur les trottoirs aux croisements de certaines ruelles de l'arrondissement avec les rues auxquelles elles sont raccordées.

INTERVENTIONS À METTRE EN ŒUVRE

- Prendre en compte les indications du Plan d'action en accessibilité universelle de Verdun dans le cadre de la sécurisation des traverses piétonnes
- Poursuivre le programme de réaménagement des intersections (avancées de trottoirs et mise en évidence visuelle de la traverse)
- Bonifier la signalisation et les feux aux traverses existantes
- Revoir la pertinence des aménagements au moyen de tests en laboratoire de simulation de conduite automobile et de projets-pilotes, et par la suite mettre en œuvre de la signalisation ou des aménagements d'atténuation de la vitesse de circulation aux sorties des ruelles (coordonner avec les actions du programme ruelle verte)
- S'assurer du respect des éléments de signalisation et du code de sécurité routière en général par une présence policière, fréquente mais irrégulière, aux endroits problématiques

AXE 1 - SÉCURITÉ DES DÉPLACEMENTS ET QUALITÉ DE VIE

ACTION SQV-1.3

Améliorer la sécurité des traverses piétonnes signalisées

INTERVENTIONS À METTRE EN ŒUVRE

- Assurer le dégagement du stationnement aux abords des intersections et des traverses piétonnes à l'aide de marquage pour améliorer la visibilité des piétons et des véhicules.

MISES EN GARDE

Le réaménagements des intersections, quel qu'il soit, doit tenir compte de l'opportunité ou de la nécessité de modifier l'emplacement d'un arrêt de bus existant, en coordination avec les représentants de la STM, ainsi que des mesures de stationnement sur rues aux approches de celles-ci (présence de mobilier urbain ou usage public/privé des trottoirs).

Références

Consultations publiques réalisées dans le cadre du processus d'élaboration du PLD de Verdun
Charte du piéton de la Ville de Montréal
Plan de développement stratégique de Verdun
Plan d'urbanisme de Montréal
Aménagements en faveur des piétons et des cyclistes
Plan d'action en accessibilité universelle de Verdun

MAÎTRES D'OUVRAGES

- Arrondissement de Verdun

PARTENAIRES

- Ville de Montréal
- STM
- SPVM

INDICATEURS DE SUIVI

- Nombre d'intersections et de traverses sécurisées
- Nombre d'accidents recensés (réduction)
- Nombre de plaintes (réduction)

AUTRES FICHES LIÉES

SQV-1.2 : Sensibiliser les usagers à la sécurité routière
SQV-2.2 : Repenser l'aménagement de la rue Wellington
SQV-1.4 : Améliorer la sécurité des cyclistes aux intersections
RRS-6.1: Améliorer la sécurité aux intersections

LIEUX DE MISE EN ŒUVRE PRIORITAIRES

- à proximité des écoles et autres générateurs importants de piétons

- aux intersections identifiées à fréquence élevée d'accidents par le SPVM et celles faisant l'objet de nombreuses requêtes citoyennes

- aux autres intersections rapportées comme problématiques par les citoyens

- à proximité des parcs et CPE

AXE 1 - SÉCURITÉ DES DÉPLACEMENTS ET QUALITÉ DE VIE

ACTION SQV-1.4

Améliorer la sécurité des cyclistes aux intersections

ENJEUX

- Sentiment d'insécurité et d'inconfort des cyclistes à plusieurs intersections de l'arrondissement

OBJECTIFS

- Améliorer le confort et la sécurité des déplacements cyclistes aux intersections

CONTEXTE

Certaines intersections du réseau cyclable de l'arrondissement de Verdun avec le réseau routier ont été rapportées comme peu sécuritaires et inconfortables lors des consultations.

Les raisons de ce sentiment d'insécurité peuvent être liées à la présence de saillies de trottoir qui fait converger en chaussée les débits cyclistes et véhiculaires à l'intersection, où à la configuration du cheminement cycliste au travers de l'intersection et de la programmation des feux associés aux traverses visées.

Ce sentiment d'insécurité aux intersections nuit à la convivialité des déplacements cyclistes dans l'arrondissement.

Parmi les nombreuses intersections mentionnées lors des consultations, il ressort notamment les traverses de la piste cyclable qui longe le canal de l'Aqueduc et les intersections du boulevard Henri-Duhamel avec la rue Joseph et avec le boulevard LaSalle.

INTERVENTIONS À METTRE EN OEUVRE

- Revoir les traverses cyclistes existantes mentionnées comme problématiques. Les intersections le long de deux pistes ont été rapportées à plusieurs reprises et méritent une attention et une priorisation particulière :
  - piste qui longe la rue Gilberte-Dubé et le boulevard Henri-Duhamel
  - traverses de la piste cyclable du canal de l'Aqueduc, aux approches ouest de certaines intersections du boulevard Champlain
- Revoir les intersections avec saillies de trottoir en regard des besoins spécifiques des cyclistes et en limitant les conflits des vélos avec les véhicules et les piétons, et le cas échéant mettre en œuvre les moyens et mesures requises
- Selon le contexte et la pertinence, valider et bonifier les approches innovantes au moyen de tests en laboratoire de conduite automobile et de projets pilotes lors du réaménagement d'intersections, avant de généraliser la mise en œuvre de ces solutions à l'échelle de l'arrondissement

AXE 1 - SÉCURITÉ DES DÉPLACEMENTS ET QUALITÉ DE VIE

ACTION SQV-1.4

Améliorer la sécurité des cyclistes aux intersections

INTERVENTIONS À METTRE EN ŒUVRE

Références

Consultations publiques réalisées dans le cadre du processus d'élaboration du PLD de Verdun
Plan de développement stratégique de Verdun
Plan de transport de Montréal
Plan d'urbanisme de Montréal
Plan d'action en accessibilité universelle de Verdun
Aménagements en faveur des piétons et des cyclistes

MAÎTRES D'OUVRAGES

- Arrondissement de Verdun
- Ville de Montréal

PARTENAIRES

- SPVM
- STM

INDICATEURS DE SUIVI

- Nombre de traverses réaménagées
- Nombre d'accidents recensés (réduction)

AUTRES FICHES LIÉES

SQV-1.2 : Sensibiliser les usagers à la sécurité routière
SQV-1.3 : Améliorer la sécurité des traverses piétonnes signalisées
RRS-6.1 : Améliorer la sécurité aux intersections

LIEUX DE MISE EN ŒUVRE PRIORITAIRES

- à proximité des écoles

Années

- aux traverses de la piste qui longe la rue Gilberte-Dubé et Henri-Duhamel

Années

- aux traverses de la piste cyclable du canal de l'Aqueduc

Années

- aux autres traverses rapportées comme problématiques par les citoyens

Années

AXE 1 - SÉCURITÉ DES DÉPLACEMENTS ET QUALITÉ DE VIE

ACTION SQV-2.1

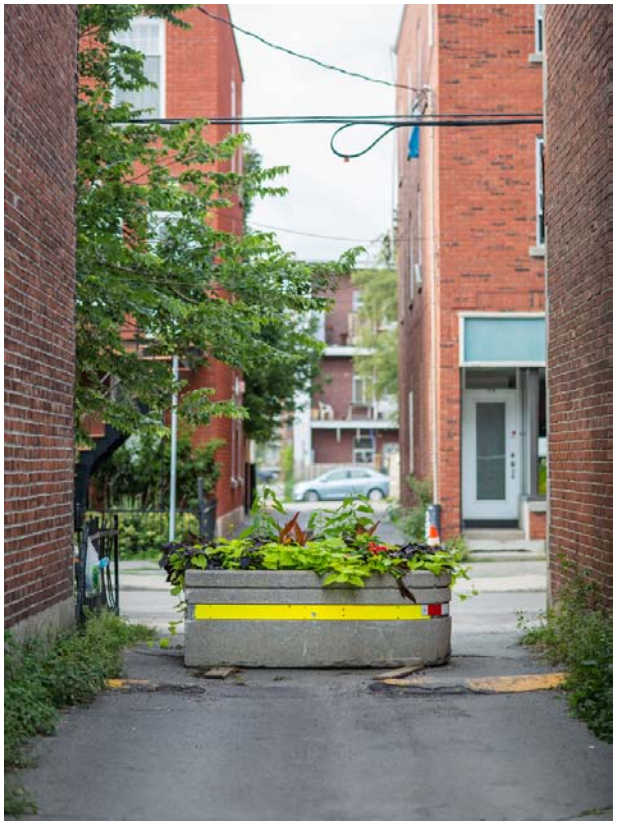
Améliorer la sécurité et mettre en valeur les ruelles

ENJEUX

- Certaines ruelles sont vues comme des voies de circulation et non pas comme faisant partie du milieu de vie
- Circulation de transit rapportée dans les ruelles
- Circulation à vitesse élevée des véhicules
- Insécurité des piétons dans les ruelles et aux accès des ruelles
- Mauvais état des surfaces de roulement dans les ruelles

OBJECTIFS

- Poursuivre l'aménagement de ruelles vertes
- Sécuriser les déplacements aux accès et le long des ruelles
- Créer un environnement encourageant les déplacements actifs
- Ralentir la circulation dans les ruelles



CONTEXTE

L'arrondissement de Verdun compte de nombreuses ruelles dans le quartier Wellington-de-L'Église. Plusieurs commentaires des citoyens lors des consultations sur le PLD ont porté sur les ruelles du quartier. De lieux de stationnement à des espaces de vie et des opportunités de verdir l'environnement urbain, leurs usages et leur aménagement varient en nature et en envergure. Les citoyens de Verdun se sont appropriés ces espaces dans les démarches ayant menées à l'aménagement de ruelles vertes. La création de comités citoyens mobilisés pour améliorer ces espaces de vie a mené, à ce jour, à la création d'une dizaine de ruelles vertes.

INTERVENTIONS À METTRE EN ŒUVRE

- Encourager et accompagner la mobilisation citoyenne en vue de la mise en place de nouveaux projets de ruelles vertes.
- Mettre en place des campagnes de sensibilisation à la vitesse le long des ruelles et à la sécurité aux accès (entrée et sortie) des ruelles, notamment concernant le risque de conflits avec les piétons
- Effectuer les travaux d'entretien et de réfection nécessaires des surfaces de roulement
- Améliorer la canopée des arbres et l'aménagement urbain aux accès et le long des ruelles
- Revoir les aménagements aux sorties des ruelles pour décourager le transit et sécuriser la zone de rencontre entre la ruelle et le trottoir

AXE 1 - SÉCURITÉ DES DÉPLACEMENTS ET QUALITÉ DE VIE

ACTION SQV-2.1

Améliorer la sécurité et mettre en valeur les ruelles

INTERVENTIONS À METTRE EN ŒUVRE

Crédit photo : Arrondissement de Verdun

Références

Consultations publiques réalisées dans le cadre du processus d'élaboration du PLD de Verdun
Plan de développement stratégique de Verdun
Plan d'action en accessibilité universelle de Verdun
Charte du piéton de la Ville de Montréal
Aménagements en faveur des piétons et des cyclistes

MAÎTRES D'OUVRAGES

- Arrondissement de Verdun

PARTENAIRES

INDICATEURS DE SUIVI

- Nombre de mètres nouvelles ruelles vertes
- Superficie aménagée et verdie (mètres carrés)

AUTRES FICHES LIÉES

SQV-1.1 : Poursuivre le déploiement de mesures de sécurisation des abords des écoles
SQV-1.2 : Sensibiliser les usagers à la sécurité routière
SQV-1.3 : Améliorer la sécurité des traverses piétonnes signalisées
SQV-1.4 : Améliorer la sécurité des cyclistes aux intersections
RRS-6.1 : Améliorer la sécurité aux intersections
RRS-7.3 : Améliorer en continu le programme d'entretien des infrastructures routières

LIEUX DE MISE EN ŒUVRE PRIORITAIRES

- Ruelles autour des écoles

- Ruelles vertes

- Ruelles rapportées comme problématiques par les citoyens

AXE 1 - SÉCURITÉ DES DÉPLACEMENTS ET QUALITÉ DE VIE

ACTION SQV-2.2

Repenser l'aménagement de la rue Wellington

ENJEUX

- Cohabitation difficile entre tous les usagers de la rue Wellington (piétons, cyclistes, automobilistes)
- Aménagement de la rue Wellington mal adapté à ses multiples usages (évènements, activités, commerces, restauration, bars) et à son achalandage important
- Manque de convivialité des déplacements (entre les usagers se déplaçant selon différents modes)

OBJECTIFS

- Réaménager la rue Wellington pour accroître sa convivialité
- Améliorer la sécurité des déplacements aux intersections
- Améliorer la fluidité des déplacements piétons et cyclistes
- Prévoir des aménagements qui bénéficient au transport collectif

CONTEXTE

La rue Wellington est un des axes majeurs et la principale artère commerciale de l'arrondissement de Verdun. Entre le boulevard Desmarchais et la rue Rhéaume notamment, la rue Wellington représente le noyau commercial de l'arrondissement, avec de nombreux commerces, bars, restaurants et de multiples services, ainsi que l'accès au métro de l'Église.

Cette concentration d'activités diverses et variées entraîne un fort achalandage sur la rue Wellington tout au long de la journée et en soirée, aussi bien piéton, que cycliste ou véhiculaire.

L'aménagement actuel de la rue Wellington est mal adapté aux usages qu'elle dessert et à l'intensité de fréquentation associée ; cela génère des problématiques de convivialité et de sécurité des déplacements.

Afin de soutenir la vitalité et l'attrait de la rue Wellington, son aménagement doit correspondre aux besoins de ses différents usagers.

INTERVENTIONS À METTRE EN ŒUVRE

- Définir la vocation et la fonction de la rue Wellington, par tronçon, selon le contexte urbain particulier de chacun
- Définir et mettre en œuvre une approche de partage du corridor (géométrie de chaussée et de trottoir, aménagements urbains, piétons et cyclistes et transport collectif) en adéquation avec la vocation et la fonction définies
- Tenir des séances de consultation avec les partenaires et les citoyens en vue de développer et adopter un plan d'action spécifique à la rue Wellington
- Coordonner le réaménagement de la rue Wellington avec sa fonctionnalité dans l'arrondissement Sud-Ouest

AXE 1 - SÉCURITÉ DES DÉPLACEMENTS ET QUALITÉ DE VIE

ACTION SQV-2.2

Repenser l'aménagement de la rue Wellington

INTERVENTIONS À METTRE EN ŒUVRE

INDICATEURS DE SUIVI

- Nombre de tronçons réaménagés
- Quantité de mobilier urbain installé
- Nombre de commerces accessibles
- Tous les indicateurs des actions liées touchant des éléments du corridor Wellington
- Enquêtes de satisfaction auprès des commerçants et de la population après le réaménagement

Références

Consultations publiques réalisées dans le cadre du processus d'élaboration du PLD de Verdun
Plan de développement stratégique de Verdun
Plan de transport de Montréal
Plan d'urbanisme de Montréal
Plan d'action en accessibilité universelle de Verdun
Aménagements en faveur des piétons et des cyclistes

MAÎTRES D'OUVRAGES

- Arrondissement de Verdun

PARTENAIRES

- Ville de Montréal et
- Arrondissements voisins
- STM
- Bixi
- SDC de la Promenade Wellington

AUTRES FICHES LIÉES

SQV-1.1 : Poursuivre le déploiement de mesures de sécurisation des abords des écoles
SQV-1.3 : Améliorer la sécurité des traverses piétonnes signalisées
SQV-1.4 : Améliorer la sécurité des cyclistes aux intersections
TAC-4.1 : Repenser la trame du réseau cyclable existant et futur
TAC-4.2 : Compléter le réseau de liens cyclables de l'arrondissement
TAC-5.1 : Développer les aménagements aux abords des stations de métro et arrêts d'autobus
RRS-6.1 : Améliorer la sécurité aux intersections
RRS-6.2 : Améliorer la sécurité le long des axes routiers

LIEUX DE MISE EN ŒUVRE PRIORITAIRES

- Noyau central - prédominance commerciale

- Secteur nord - usage mixte

- Secteur sud - prédominance résidentielle

AXE 2 - TRANSPORTS ACTIFS ET COLLECTIFS

ACTION SQV-2.3

Créer un nouveau pont local dédié aux transports actifs entre l'Île-des-Soeurs et les autres quartiers de Verdun

ENJEUX

- Manque de liens entre l'Île des Sœurs et le reste de l'arrondissement qui limite l'accessibilité aux installations et les échanges entre les deux secteurs de l'arrondissement de Verdun

OBJECTIFS

- Accroître la mobilité active entre l'Île des Sœurs et les autres quartiers de Verdun
- Favoriser la liaison en transport actif entre l'Île des Sœurs et les autres quartiers de Verdun
- Assurer l'accessibilité des services d'urgence sur le nouveau pont entre les deux secteurs de l'arrondissement Verdun

CONTEXTE

Actuellement, la seule liaison piétonne et cycliste entre l'Île des Sœurs et les autres quartiers de Verdun est située à l'extrémité nord de l'arrondissement, dans l'axe du pont Champlain. Cette configuration représente une contrainte physique majeure sur plus de 3,5 km quant à l'accessibilité entre l'Île des Sœurs et le reste de l'arrondissement. Ce manque de lien est notamment ressenti dans l'accessibilité à l'Hôpital de Verdun, à l'Auditorium, aux commerces de la rue Wellington et aux autres installations majeures de l'arrondissement.
L'ajout d'un nouveau lien est souhaité mais l'interdiction de circulation pour les véhicules particuliers est convenue pour ce nouveau lien. En effet, les divers sondages de la population qui ont été réalisés au cours des dernières années indiquent le désir d'avoir un lien réservé aux transports actifs.

INTERVENTIONS À METTRE EN OEUVRE

- Planifier et développer le projet d'ajout d'un nouveau pont local reliant l'Île des Sœurs dans l'axe du boulevard Marguerite-Bourgeoys et l'axe de la rue Galt dans le secteur Wellington dédié au transport actif. Le transit des véhicules particuliers y serait défendu au moyen d'aménagements routiers en conséquence
- Intégrer les normes d'accessibilité universelle dans la conception du pont et de ses accès, tout en respectant les règles de navigation applicables sous le pont (définies par le gouvernement fédéral)
- Évaluer la possibilité d'autoriser le passage ponctuel des véhicules d'urgence lors de la conception du pont
- Étudier et définir le cas échéant l'usage potentiel du nouveau pont par le service de transport collectif afin d'optimiser la liaison en transport collectif entre l'Île-des-Soeurs et les autres quartiers de Verdun
- Analyser la possibilité d'intégrer la vision et les recommandations du programme de promenades urbaines définies par la Ville de Montréal

AXE 2 - TRANSPORTS ACTIFS ET COLLECTIFS

ACTION SQV-2.3

Créer un nouveau pont local dédié aux transports actifs entre l'Île-des-Soeurs et les autres quartiers de Verdun

INTERVENTIONS À METTRE EN ŒUVRE

MAÎTRES D'OUVRAGES

- Ville de Montréal

PARTENAIRES

- Arrondissement de Verdun
- STM

INDICATEURS DE SUIVI

- Réalisation du pont
- Achalandage des déplacements par mode actif

AUTRES FICHES LIÉES

TAC-3.1 : Poursuivre le développement d'un réseau piétonnier sécuritaire

TAC-4.1 : Repenser la trame du réseau cyclable existant et futur

TAC-4.2 : Compléter le réseau de liens cyclables de l'arrondissement

Références

Consultations publiques réalisées dans le cadre du processus d'élaboration du PLD de Verdun

Plan de développement stratégique de Verdun

Plan d'action en accessibilité universelle de Verdun

AXE 1 - SÉCURITÉ DES DÉPLACEMENTS ET QUALITÉ DE VIE

ACTION SQV-2.4

Aménager des quartiers verts

ENJEUX

- Volonté d'améliorer en continu le confort et la qualité de vie des Verdunois lors de leurs déplacements

OBJECTIFS

- Créer un environnement encourageant les transports actifs et collectifs
- Développer des concepts innovateurs afin de créer des milieux de vie conçus dans une vision durable de l'écologie urbaine

CONTEXTE

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 mode de déplacement de proximité et favorise l'utilisation du transport collectif. Ces périmètres désignent des quartiers résidentiels, de même que des secteurs englobant des parcs, des institutions scolaires, des hôpitaux, des équipements publics et, dans certains cas, des activités commerciales ou touristiques.

La vision des Quartiers verts s'applique à un milieu de vie choisi et délimité par le travail de collaboration des acteurs locaux et des arrondissements. Ces derniers sont responsables de toutes les interventions sur les rues locales tandis que la Direction des transports, en plus d'apporter son support technique et financier, prend en charge les interventions spécifiques au réseau artériel. (extrait du Guide d'aménagement durable des rues de Montréal, Quartiers verts).

Deux conditions sont essentielles à la reconnaissance des Quartiers verts :

› La mobilisation citoyenne et la concertation dans un secteur délimité d'une communauté.

› Une approche de développement durable appliquée aux déplacements des personnes et au réaménagement plus végétalisé de l'espace public dans une vision d'écologie urbaine.

INTERVENTIONS À METTRE EN ŒUVRE

- Identifier un secteur cible pour déposer un projet de Quartier vert
- Encourager les initiatives visant à développer des quartiers verts dans l'arrondissement
- Impliquer des partenaires tels que la Concertation en développement social de Verdun dans la réalisation de quartiers verts
- Mettre en place des mesures d'apaisement de la circulation et de réduction des îlots de chaleur

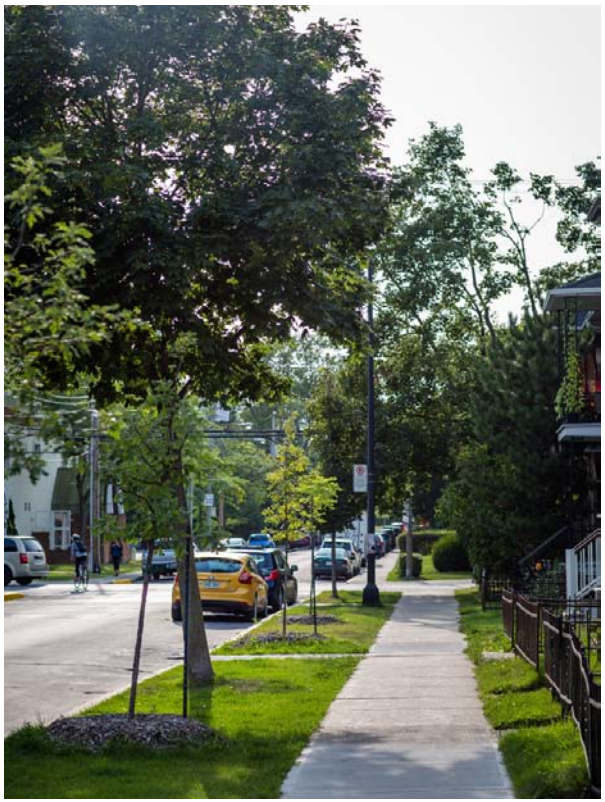
AXE 1 - SÉCURITÉ DES DÉPLACEMENTS ET QUALITÉ DE VIE

ACTION SQV-2.4

Aménager des quartiers verts

INTERVENTIONS À METTRE EN ŒUVRE

- Réaliser la plantation d'arbres ou d'arbustes afin de verdir des secteurs minéralisés
- Encourager et favoriser les aménagements paysagers (arbres, arbustes, etc.) lors de travaux de réfection et de réaménagement sur une rue ou à une intersection



Références

Consultations publiques réalisées dans le cadre du processus d'élaboration du PLD de Verdun

Plan de développement stratégique de Verdun

Plan de transport de Montréal

Guide d'aménagement durable des rues de Montréal

MAÎTRES D'OUVRAGES

- Arrondissement de Verdun

PARTENAIRES

- Ville de Montréal (SMVT)
- Grand Potager de Verdun
- Concertation en développement social de Verdun

AUTRES FICHES LIÉES

SQV-1.1 : Poursuivre le déploiement de mesures de sécurisation des abords des écoles

SQV-1.3 : Améliorer la sécurité des traverses piétonnes signalisées

SQV-1.4 : Améliorer la sécurité des cyclistes aux intersections

RRS-6.2 : Améliorer la sécurité le long des axes routiers

INDICATEURS DE SUIVI

- Nombre de mesures réalisées pouvant mener à la mise en oeuvre de quartiers verts
- Nombre de projets de quartiers verts entamés
- Nombre de quartiers verts mis en places

LIEUX DE MISE EN ŒUVRE PRIORITAIRES

Années

La définition des projets de quartiers verts sera réalisée sur la durée, en considérant pour définir les quartiers les éléments suivants, par ordre de priorité :

- Secteurs comportant des écoles
- Secteurs densément peuplés
- Secteurs comportant des stations de transport collectif notables comme le métro ou le REM

AXE 1 - SÉCURITÉ DES DÉPLACEMENTS ET QUALITÉ DE VIE

ACTION SQV-2.5

Poursuivre l'aménagement de rues piétonnes et partagées

ENJEUX

- Tenue d'évènements dans des espaces non aménagés à ces fins, rues, trottoirs, aire de rassemblement
- Besoin de créer des lieux de rassemblement au cœur de l'arrondissement

OBJECTIFS

- Développer des concepts innovateurs afin de créer des lieux de rassemblement des citoyens
- Sécuriser les déplacements aux abords des lieux d'accueil de grande capacité
- Réaliser des projets de piétonnisation de rues
- Créer un environnement encourageant les déplacements actifs

CONTEXTE

Montréal est une ville vibrante où il fait bon marcher et profiter des lieux publics. En misant sur l'énorme potentiel que représentent les rues locales, Montréal souhaite soutenir la création de nouveaux espaces publics de proximité. C'est pourquoi la Ville a mis en place un programme pour soutenir les arrondissements dans la mise en œuvre de projets de piétonnisation de rues dont les concepts variés pourront répondre aux besoins des résidents des différents quartiers. L'approche privilégie la mise en place de mesures temporaires lors de la première année des projets, ce qui permettra d'évaluer l'utilisation des nouveaux aménagements ainsi que le niveau de satisfaction des citoyens en vue de la transformation pérenne de la rue.

Du côté de l'arrondissement de Verdun, de nombreux citoyens ont réclamé l'aménagement d'un site au cœur de l'arrondissement permettant la tenue d'évènements tout comme le regroupement des citoyens pour des activités de détente, de loisirs lors des consultations citoyennes ayant mené à l'adoption du plan de développement stratégique.

L'arrondissement de Verdun a déjà entamé cette démarche sur une artère commerciale fort animée, la rue Wellington. Centre naturel de la vie de quartier, la rue Wellington était le lieu tout désigné pour un tel aménagement. Les citoyens de Verdun ont participé à des séances de co-design accompagnés par une firme d'architecte afin d'élaborer le projet. Cette réflexion a mené à l'aménagement d'une place publique en un lieu de rassemblement tout désigné au carrefour de la rue Wellington entre les rues Galt et de l'Église. L'aménagement de cet endroit élaboré avec et pour le milieu sera déployé par phases sur une période de trois ans. Cette approche pourra être reprise en d'autres lieux à identifier.

INTERVENTIONS À METTRE EN ŒUVRE

- Encourager et accompagner la mobilisation citoyenne en vue de la mise en place de la nouvelle place publique sur la rue Wellington
- Effectuer une appréciation de l'aménagement et de l'animation et apporter les ajustements requis

AXE 1 - SÉCURITÉ DES DÉPLACEMENTS ET QUALITÉ DE VIE

ACTION SQV-2.5

Aménager des rues piétonnes et partagées

INTERVENTIONS À METTRE EN ŒUVRE

- Aménager un lieu de rassemblement apprécié des citoyens et des commerçants au terme du projet
- Élaborer d'autres projets sur la base des résultats de la rue Wellington dans la vision du programme de rues piétonnes et partagées de la Ville de Montréal

MAÎTRES D'OUVRAGES

- Arrondissement de Verdun

PARTENAIRES

- Ville de Montréal
- SDC de la Promenade Wellington

AUTRES FICHES LIÉES

SQV-2.2 : Repenser l'aménagement de la rue Wellington

INDICATEURS DE SUIVI

- Évolution de l'achalandage sur le segment de rue piétonnisée
- Fréquentation de la place publique
- Réalisation de l'aménagement à chaque étape du projet
- Nombre de projets de rues piétonnes et partagées en cours ou réalisés

Références

Consultations publiques réalisées dans le cadre du processus d'élaboration du PLD de Verdun

Plan de développement stratégique de Verdun

Plan de transport de Montréal

Plan d'action en accessibilité universelle de Verdun

Aménagements en faveur des piétons et des cyclistes

METRO
VERDUN

ARRÊT

AXE 2

Transport collectif et actif

Verdun Montréal

EN AVANT Verdun

4. AXE 2 – TRANSPORTS ACTIF ET COLLECTIF

4.1 PRINCIPAUX POINTS DU DIAGNOSTIC

4.1.1 TRANSPORTS ACTIFS

Comme mentionné précédemment, les transports actifs représentent le mode de transport privilégié des Verdunois pour les déplacements internes à l'arrondissement. Prévisiblement, bien que de nombreux aménagements pour la marche et le vélo soient offerts à Verdun, plusieurs problématiques relatives aux déplacements piétons et cyclistes ont été soulevées lors des consultations et dans les sondages réalisés. Ces problématiques sont illustrées sur les cartes de diagnostic illustrées en annexe.

Déplacements piétons

Il a été rapporté et observé à plusieurs endroits une déficience des cheminements piétons existants. Cette déficience peut être due à plusieurs éléments et à différents degrés selon la rue ou le secteur concerné :

- Un mauvais entretien des trottoirs menant à un manque de confort des déplacements piétons ;
- Une largeur de trottoir trop réduite par rapport aux débits piétons existants et aux aménagements urbains environnants, comme par exemple près des arrêts d'autobus recevant un fort achalandage ;
- L'absence de trottoir sur un côté de la chaussée à certains endroits du réseau ;
- Le manque d'éclairage à certaines traverses piétonnes ou le long de certains parcours piétonniers, qui réduit la sécurité la nuit ;

Déplacements cyclistes

Les éléments qui ressortent des consultations citoyennes et des sondages portent principalement sur l'étendue du réseau et la sécurité des déplacements cyclistes lorsqu'il y a convergence avec la circulation véhiculaire.

- **Partage des aménagements cyclables à réviser :**
  Il a été mentionné que sur les pistes cyclables nord-sud qui longent les berges de l'arrondissement, les piétons utilisent les aménagements cyclables pour circuler. Une séparation claire de ces deux types d'usagers, ou la provision d'un aménagement suffisant pour accueillir les deux types de circulation conjoints serait un élément permettant de réduire cette problématique.

- **Aménagements cyclables existants inadéquats :**
  Ce sentiment d'insécurité est mentionné sur les liens cyclables des rues de l'Église, Osborne et Galt, et la chaussée désignée sur la rue de Verdun. Il serait opportun de valider la justification du type d'aménagement choisi en section par rapport au rôle de l'axe considéré, et de revoir les aménagements aux intersections.

- **Manque de liens cyclables :**
  - Sur la rue Wellington : l'achalandage de la rue Wellington, tant véhiculaire que piéton et cycliste, associé au stationnement en bordure de chaussée, engendre une insécurité des déplacements cyclistes, qui disposent de peu d'espace et d'aucun aménagement particulier sur cet axe ;
  - Sur des axes est-ouest pour relier la piste du canal de l'Aqueduc et la piste à l'est du boulevard LaSalle ;
  - Entre l'Île des Sœurs et les autres quartiers de l'arrondissement : lors des consultations il a été mentionné le manque de liens entre l'Île-des-Sœurs et les autres quartiers de Verdun en mode actif. Actuellement, le seul lien cycliste entre les deux secteurs est le pont de l'île des Sœurs (actuellement en réfection) dans l'axe du pont Champlain, qui est situé à l'extrémité nord de l'île, et est peu confortable.

- **Demande d'avoir une offre plus étoffée de vélos en libre-service**
  Il a été rapporté durant les consultations que l'offre en vélos libre-service était perçue comme pouvant être développée et augmentée.

Il est à noter que parallèlement au processus d'élaboration du PLD, un comité constitué de citoyens et d'experts-conseils s'est penché sur le sujet du réseau cyclable verdunois. Ce comité vise la création d'un modèle de réseau cyclable d'inspiration néerlandais a Verdun, et a enrichi de sa réflexion les interventions à mettre en oeuvre.

4.1.2 TRANSPORT COLLECTIF

Bien que la couverture spatiale de l'arrondissement en transport collectif soit très étendue, il a été rapporté lors des consultations une insatisfaction quant au service collectif de surface. En général, dans les quartiers Wellington-De L'Église et Des-marchais-Crawford, le service de transport en commun est considéré assez bon, sauf quelques inconvénients. Par contre, sur l'Île-des-Sœurs il y a un sentiment d'insatisfaction généralisé concernant les services de transport collectif, lequel est perçu comme non compétitif par rapport à l'automobile.

Qualité du service de transport collectif

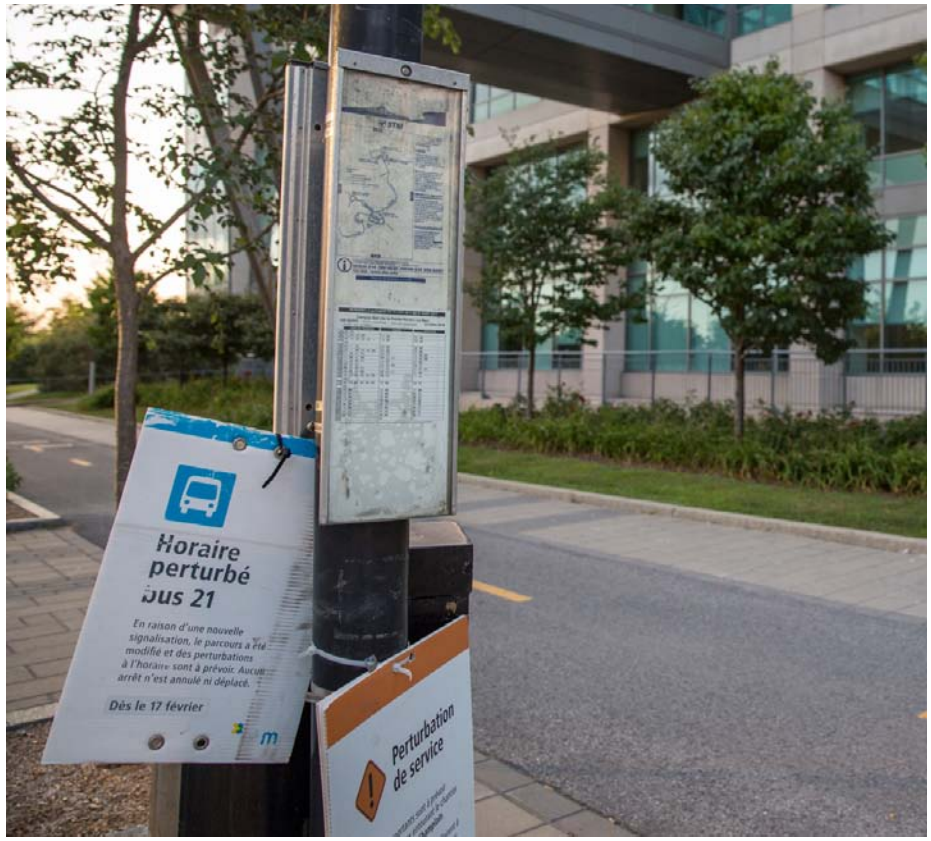
- **Fiabilité :**
  En rapport avec la ponctualité du service, il a été rapporté que les horaires de passage aux arrêts ne sont pas respectés, notamment sur les lignes 37, 107 et 112.

- **Fréquence :**
  Il est ressorti des commentaires reçus une insatisfaction quant à la faible fréquence de passage des autobus, notamment sur les lignes 12, 58 et 168.

- **Concurrence des horaires :**
  L'analyse des horaires met en évidence que les lignes 37, 58, 61, 107 et 108 sont en concurrence d'horaire (même heure de passage). Ces lignes circulent sur des axes parallèles nord-sud (Lasalle, Wellington, Verdun, Bannantyne et Beurling / Champlain), ou sur un même axe parmi ceux-ci. Ainsi, lorsque les arrêts des dites lignes sont situés à distance de marche, les usagers qui manquent un autobus n'ont pas le temps ni l'intérêt de marcher à l'arrêt alternatif le plus proche pour prendre une autre ligne car l'heure de passage est approximativement la même partout. L'ajustement conjoint de la grille d'horaire de ces lignes permettrait une répartition temporelle du service plus étendue, offrant indirectement une fréquence plus élevée à coût marginal d'opération très faible sinon nul.

- **Tracés des lignes :**
  Selon les commentaires reçus, les usagers du transport en commun de l'arrondissement de Verdun considèrent que le tracé de certaines lignes pourrait être amélioré, comme par exemple les lignes 12, 58, 61, 107, 168 et 178.

- **Amplitude des horaires :**
  Les résidents de l'Île-des-Sœurs ont manifesté un souhait de prolongement de la plage horaire du service de la ligne 178, reliant le centre-ville, lequel va actuellement de 6h00 à 18h30. Il est à noter que la STM a annoncé en mai 2017 le prolongement du tracé et l'extension du service de cette ligne jusqu'à 21h00, ainsi que l'augmentation de la fréquence durant les heures de pointe.



Aménagements inadéquats

Il apparaît au regard des commentaires reçus et des observations, que certains arrêts d'autobus notamment sur le côté ouest du boulevard Champlain à proximité de générateurs, ne sont pas accessibles ni de qualité sur le plan des infrastructures d'accueil. En effet, ces arrêts sont parfois implantés dans un tronçon sans continuité de trottoir ou sans débarcadère aménagé, et sans traverse piétonne à proximité.

Par ailleurs, le manque d'information aux arrêts, tels que les horaires et les tracés des lignes, a également été rapporté à plusieurs reprises.

Desserte de l'Île-des-Sœurs

Les résidents de l'Île-des-Sœurs, perçoivent comme insuffisante la desserte en transport en commun de surface dans leur secteur, tant du point de vue des trajets existants que de la fréquence des passages.

Cela est d'autant plus problématique que la ligne 168 – Cité-du-Havre qui dessert l'île-des-Sœurs présente l'achalandage le plus important des lignes d'autobus parcourant l'arrondissement, avec un nombre de montants annuels comparables à ceux des stations de métro de l'arrondissement.

Il est à mentionner que l'implantation éventuelle du Réseau électrique métropolitain (REM) viendra modifier significativement l'usage du transport collectif et conséquemment la configuration de la desserte de l'Île des Sœurs par le transport collectif.

4.2 INTERVENTIONS PROPOSÉES

Au regard du mode de déplacement privilégié des Verdunois à l'intérieur de leur arrondissement, Verdun présente une trame routière propice aux déplacements à pied et à vélo, et dispose en outre d'une excellente couverture spatiale en transport commun.

Afin d'encourager l'utilisation des modes alternatifs à l'automobile et d'accroître les déplacements en transport actif, il est essentiel que l'arrondissement de Verdun offre à ses résidents des aménagements agréables et sécuritaires, et poursuive l'entretien et le développement du réseau et des aménagements associés. Trois objectifs principaux regroupant huit actions à réaliser ont ainsi été définis :

Objectif 3 : Poursuivre la bonification et le développement du réseau piétonnier

Action TAC-3.1 : Poursuivre le développement d'un réseau piétonnier sécuritaire
Action TAC-3.2 : Améliorer en continu l'entretien du réseau piétonnier

Objectif 4 : Poursuivre la bonification et le développement du réseau cyclable

Action TAC-4.1 : Repenser la trame du réseau cyclable existant et futur
Action TAC-4.2 : Compléter le réseau de liens cyclables de l'arrondissement
Action TAC-4.3 : Améliorer en continu l'entretien du réseau cycliste
Action TAC-4.4 : Effectuer les représentations auprès de Bixi pour accroître le nombre de stations et de vélos en libre-service

Objectif 5 : Bonifier la desserte en transport collectif

Action TAC-5.1 : Développer les aménagements urbains aux abords des stations de métro et arrêts d'autobus
Action TAC-5.2 : Effectuer les représentations auprès de la STM afin d'améliorer la qualité du service de transport collectif

AXE 2 - TRANSPORTS ACTIFS ET COLLECTIFS

ACTION TAC-3.1

Poursuivre le développement d'un réseau piétonnier sécuritaire

ENJEUX

- Absence de trottoir sur certains segments de rue
- Manque de traverses piétonnes signalisées
- Aménagements piétons à améliorer/entretenir
- Partage des aménagements entre piétons et cyclistes à réviser

OBJECTIFS

- Améliorer la convivialité des déplacements piétons
- Compléter le réseau de liens piétonniers de l'arrondissement en fonction des observations rapportées
- Augmenter la part modale des déplacements piétons de Verdun en améliorant l'étendue et la qualité du réseau piétonnier et en diminuant la dépendance à l'automobile
- Assurer le raccordement du réseau piétonnier existant de l'Île-des-Soeurs à la future gare du REM

CONTEXTE

Bien que l'arrondissement de Verdun dispose d'un réseau de trottoirs et de liens piétons sur la quasi-totalité de son territoire, certains éléments sont absents du réseau et à déployer.

Selon les commentaires des citoyens, trois aspects sont particulièrement propices à être bonifiés ou développés :

- L'absence de traverses piétonnes marquées et signalisées, rapportée à une vingtaine d'endroits sur le réseau
- La convivialité des trottoirs sur certaines rues (largeur des trottoirs, canopée des arbres)

Par ailleurs, la proportion de déplacements réalisée uniquement selon un mode actif dans l'arrondissement de Verdun est très élevée. Avec une part modale avoisinant 50%, la forte fréquentation du réseau favorise la mise en évidence de plusieurs problématiques relatives à la marche par les intervenants. La majorité des axes de l'arrondissement dispose de trottoirs des deux côtés de la chaussée. Toutefois, certains axes comme le boulevard Champlain, ne disposent de trottoirs que d'un seul côté. En l'occurrence , il apparaît que les piétons y utilisent les aménagements cyclables du parc riverain pour circuler du côté ouest ce qui occasionne des problèmes de cohabitation avec les cyclistes. Ainsi, certains éléments du réseau sont encore à développer.

Parmi les problématiques rapportées par les différents intervenants on retrouve notamment les points suivants :

- Manque de trottoir principalement proche du Pont Jolicoeur et sur le boul. LaSalle entre la rue Woodland et la 2e Avenue ;
- Circulation conjointe des piétons et des cyclistes non conviviale dans les sentiers multifonctionnels des parcs riverains.

Enfin, la future station du REM projetée à l'Île-des-Soeurs va générer de nombreux déplacements piétons et cyclistes. Par conséquent, la connexion de la station au réseau de transport actif de l'île-des-Soeurs devra être dûment analysée et conçue en conséquence.

AXE 2 - TRANSPORTS ACTIFS ET COLLECTIFS

ACTION TAC-3.1

Poursuivre le développement d'un réseau piétonnier sécuritaire

INTERVENTIONS À METTRE EN ŒUVRE

- Aménager et marquer/signaliser les traverses piétonnes qui le requièrent. Ces aménagements devront être conçus selon le modèle des éléments déjà mis en place pour l'uniformité de la lecture de la présence des traverses, et validés sur le terrain
- Revoir la dimension des trottoirs sur les axes les plus achalandés, en largeur sur les tronçons et en superficie aux coins des intersections en fonction des achalandages observés ou anticipés. Cela vaut particulièrement pour les axes commerciaux tels que la rue Wellington, ainsi que les abords des stations de métro et principaux générateurs de déplacements
- Construire des trottoirs aux endroits qui le requièrent et procéder à leur aménagement en considérant les normes d'accessibilité « sans obstacle » tel que défini dans le Plan d'action en accessibilité universelle de Verdun
- Compléter les sentiers piétonniers en site propre dans les parcs riverains (ou réviser la largeur et l'aménagement des pistes multifonctionnelles), et leurs accès aux croisements des boulevards LaSalle et Champlain
- Prévoir des aménagements conviviaux lors de la réfection de trottoirs (éclairage, mobilier urbain, plantations)
- Définir et mettre en oeuvre le raccordement du réseau piétonnier de l'arrondissment à la future station du REM
- Effectuer des représentations auprès de CDPQ Infra pour s'assurer que les aménagements piétons de la future station soient en concordance avec le présent PLD

Références

Consultations publiques réalisées dans le cadre du processus d'élaboration du PLD de Verdun
Charte du piéton de la Ville de Montréal
Politique familiale de Verdun
Plan de développement stratégique de Verdun
Plan d'urbanisme de Montréal
Aménagements en faveur des piétons et des cyclistes
Plan d'action en accessibilité universelle de Verdun

MAÎTRES D'OUVRAGES

- Arrondissement de Verdun

PARTENAIRES

- Ville de Montréal
- STM
- CDPQ Infra
- Infrastructure Canada

INDICATEURS DE SUIVI

- Nombre de traverses piétonnes ajoutées
- Nombre de lampadaires ajoutés
- Nombre de kilomètres de trottoirs réaménagés
- Nombre de kilomètres de sentiers piétonniers aménagés le long des berges
- Accroissement de la part modale piéton

AUTRES FICHES LIÉES

SQV-1.1 : Poursuivre le déploiement de mesures de sécurisation des abords des écoles
SQV-1.3 : Améliorer la sécurité des traverses piétonnes signalisées
SQV-1.4 : Améliorer la sécurité des cyclistes aux intersections
SQV-2.3 : Créer un nouveau pont local réservé aux transports actifs entre l'Île-des-Soeurs et les autres quartiers de Verdun

LIEUX DE MISE EN ŒUVRE PRIORITAIRES

- Traverses et trottoirs : réseau artériel et abords d'écoles

- Endroits rapportés comme problématiques par les citoyens

- Pistes multifonctionnelles

AXE 2 - TRANSPORTS ACTIFS ET COLLECTIFS

ACTION TAC-3.2

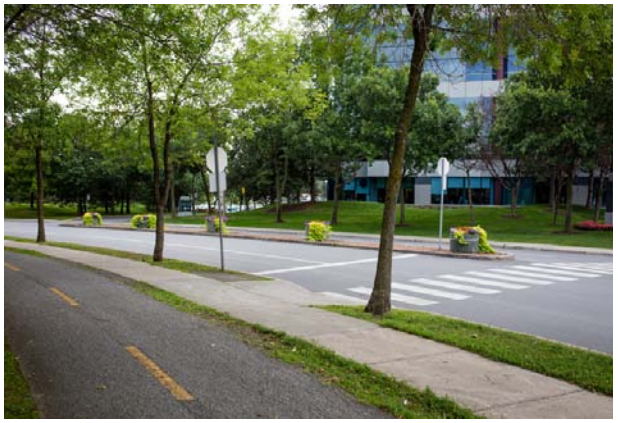
Améliorer en continu l'entretien du réseau piétonnier

ENJEUX

- Désuétude prématurée ou entretien insuffisant des aménagements piétons existants
- Accessibilité universelle déficiente à certaines endroit du réseau et à certaines transitions entre le trottoir et la chaussée
- Accessibilité universelle déficiente lors des opérations de maintien de circulation de certains travaux routiers

OBJECTIFS

- Continuer à favoriser la mobilité active
- Améliorer le confort et la convivialité des déplacements piétons à l'année
- Améliorer l'accessibilité universelle par des aménagements adéquats et suffisants



CONTEXTE

Les Verdunois privilégient majoritairement les modes actifs pour les déplacements internes à l'arrondissement, avec une parte modale de presque 50%. Bien que l'arrondissement de Verdun dispose d'un réseau de trottoir et de liens piétons sur la quasi-totalité de son territoire, il apparaît que l'entretien des infrastructures existantes pourrait être bonifié.

Ainsi, outre le marquage à refaire sur une base régulière, les Verdunois ont rapporté spécifiquement la déficience de trottoirs à une dizaine d'endroits sur le réseau. Le manque d'éclairage sur certains cheminements piétons, notamment à certaines traverses et rues de l'Île des Sœurs a également été mentionné par les citoyens. Par ailleurs, il apparaît que certains aménagements, avec l'usure au fil des années, ne répondent plus aux critères d'accessibilité universelle. Cette problématique est par exemple vécue par les personnes à mobilité réduite dont le fauteuil roulant reste bloqué au niveau des passages piétons, à la transition entre le trottoir et le pavage.

INTERVENTIONS À METTRE EN OEUVRE

Éléments d'intervention de portée générale

- Planifier et assurer l'entretien du réseau piétonnier aux abords des écoles en priorité ainsi qu'au niveau des importants générateurs de déplacement piétons
- Poursuivre le déploiement d'un plan intégré d'entretien saisonnier du réseau piétonnier
- Mettre à jour annuellement le plan d'entretien des aménagements piétonniers pour prendre en compte la programmation courante des travaux d'infrastructures et les nouvelles observations sur le réseau
- Prendre en compte le Plan d'action en accessibilité universelle de Verdun dans le cadre de la planification/réalisation des travaux d'entretien sur l'ensemble du réseau de la Ville
- Revoir les conditions d'éclairage le long des cheminements piétonniers commentés lors des consultations et procéder aux correctifs ou aux travaux prescrits
- Impliquer des groupes spécialisés en accessibilité universelle et des citoyens à mobilité réduite lors des phases de planification et de conception des travaux d'entretien et de réfection

AXE 2 - TRANSPORTS ACTIFS ET COLLECTIFS

ACTION TAC-3.2

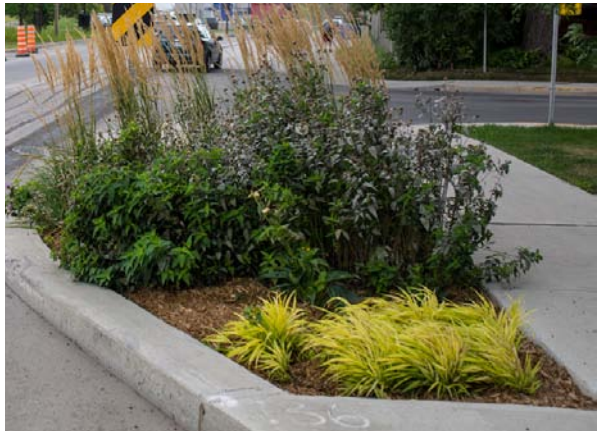
Améliorer en continu l'entretien du réseau piétonnier

INTERVENTIONS À METTRE EN ŒUVRE

- Réaménager les traverses qui présentent une problématique d'accessibilité universelle
- Mettre en place des mesures assurant l'accessibilité universelle lors des travaux de réfection (par exemple la réalisation des trottoirs d'un côté à la fois, la distribution d'avis pour informer les citoyens à mobilité réduite de contacter l'arrondissement concernant les dispositions pouvant être considérées)
- Aux endroits requérant la relocalisation d'un poteau électrique, coordonner les travaux avec Hydro-Québec pour que les poteaux électriques n'entravent pas l'accessibilité universelle

Éléments d'intervention de portée spécifique

- Planifier et assurer l'entretien aux endroits visés par les commentaires des consultations publiques :
  - rue Gertrude au sud de la rue Caisse
  - rue Bannantyne entre Galt et de l'Église
  - rue de l'Église / rue Wellington
  - rue Melrose/ rue Bannantyne
  - rue Galt entre Bannatyne et Claude
  - rue Fayolle/rue Truman
  - rue Hickson entre les rues Cool et Lanouette, et entre les rues Gertrude et Evelyn
  - rue Hickson/rue Joseph (poteau électrique dans le trajet piéton, coordination avec Hydro-Québec requise)



Références

Consultations publiques réalisées dans le cadre du processus d'élaboration du PLD de Verdun
Charte du piéton de la Ville de Montréal
Plan de développement stratégique de Verdun
Politique de circulation et de stationnement de Verdun
Aménagements en faveur des piétons et des cyclistes
Plan d'action en accessibilité universelle de Verdun

MAÎTRES D'OUVRAGES

- Arrondissement de Verdun

PARTENAIRES

- Ville de Montréal
- Hydro-Québec

INDICATEURS DE SUIVI

- Nombre de kilomètres de trottoirs entretenus/ déneigés
- Nombre de mètres de trottoirs améliorés (ajout d'aménagements piétons)
- Investissement annuel

AUTRES FICHES LIÉES

TAC-3.1 : Poursuivre le développement d'un réseau piétonnier sécuritaire

LIEUX DE MISE EN ŒUVRE PRIORITAIRES

Années

L'entretien du réseau piétonnier doit être réalisé chaque année, en considérant les lieux prioritaires dans l'ordre suivant:

- À proximité des écoles
- À proximité des générateurs importants de piétons
- Aux endroits mentionnés comme problématiques par les citoyens.

AXE 2 - TRANSPORTS ACTIFS ET COLLECTIFS

ACTION TAC-4.1

Repenser la trame du réseau cyclable existant et futur

ENJEUX

- Cohabitation difficile des cyclistes et des véhicules sur certaines rues
- Cohabitation difficile des piétons et des cyclistes sur les sentiers multifonctionnels

OBJECTIFS

- Assurer un partage sécuritaire des aménagements entre cyclistes et piétons, et entre cyclistes et véhicules
- Améliorer la convivialité des déplacements sur les liens cyclables existants et futurs
- Améliorer la fonctionnalité des axes cyclables dans la trame Verdunoise

CONTEXTE

Parmi les liens cyclables existants qu'offre l'arrondissement de Verdun, certains ont été qualifiés d'inconfortables lors des consultations. Sur certains liens, la proximité avec les véhicules en raison du type d'aménagement choisi pour le lien cyclable est en cause (chaussée désignée ou bande cyclable), comme par exemple sur les rues Galt, de l'Église et Verdun. Dans d'autres cas, ce sont les conflits avec les piétons qui sont rapportés, notamment sur les sentiers multifonctionnels qui longent le canal de l'Aqueduc ou ceux qui parcourent les berges. Dans les deux cas, l'aménagement existant entraîne un inconfort et une cohabitation difficile des différents usagers qui convergent tous sur un même axe routier. Enfin, l'implantation de la future station du REM à l'Île-des-Soeurs et l'éventualité d'un nouveau pont local reliant l'Île-des-Soeurs aux autres quartiers de Verdun implique une liaison au réseau cyclable. Tous ces éléments impliquent de repenser la trame du réseau cyclable de l'arrondissement.

Il est à noter que parallèlement à la réalisation du présent PLD, un comité de travail constitué de citoyens, de personnel de l'arrondissement et d'experts-conseils s'est penché sur le réseau cyclable existant et a analysé le réseau en considérant le modèle néerlandais de réseau cyclable.

INTERVENTIONS À METTRE EN OEUVRE

- Dans la foulée des travaux de « Pour un réseau cyclable d'inspiration néerlandaise à Verdun » (voir document en annexe), redéfinir le partage des aménagements existants entre les usagers et revoir la hiérarchie et l'usage des différents axes cyclables selon le milieu d'insertion et la fonctionnalité cycliste visée dans le futur :
  - Définir la nouvelle trame cyclable de l'arrondissement de Verdun (prendre en compte l'aménagement éventuel du nouveau lien actif entre l'Île-des-Sœurs et les autres secteurs de Verdun – Action SQV-2.3)
  - Réviser les aménagements existants selon la fonctionnalité voulue (cyclisme utilitaire ou de loisir)
  - Poursuivre la séparation de la circulation des piétons et des cyclistes sur les sentiers qui longent les berges

AXE 2 - TRANSPORTS ACTIFS ET COLLECTIFS

ACTION TAC-4.1

Repenser la trame du réseau cyclable existant et futur

INTERVENTIONS À METTRE EN ŒUVRE

- Ajuster les aménagements cyclables en tronçon (signalisation, marquage) existants par rapport aux conditions d'usage (vélos et véhicules) et au contexte d'insertion urbaine :
  - > Revoir le choix des aménagements et la nécessité de séparer physiquement la circulation cycliste et automobile, le cas échéant, mettre en œuvre les moyens et mesures requises
  - > Selon le contexte et la pertinence, valider et bonifier les approches innovantes au moyen de projets pilotes lors du réaménagement d'un tronçon ou d'intersections, avant de mettre en œuvre ces solutions à l'échelle de l'arrondissement
- Conserver le comité citoyen créé pour alimenter la réflexion sur le réseau cyclable verdunois afin de faire le suivi de l'évolution du réseau cyclable selon le modèle d'inspiration néerlandais.

Références

Consultations publiques réalisées dans le cadre du processus d'élaboration du PLD de Verdun
Plan de développement stratégique de Verdun
Plan de transport de Montréal
Plan d'urbanisme de Montréal
Aménagements en faveur des piétons et des cyclistes

MAÎTRES D'OUVRAGES

- Ville de Montréal, SIVT

PARTENAIRES

- Arrondissement de Verdun
- SDC de la Promenade Wellington

INDICATEURS DE SUIVI

- Proportion longueur de liens cyclables révisés sur la longueur de liens cyclables confirmés problématiques
- Longueur de liens cyclables ajoutés
- Augmentation de la part modale du vélo

AUTRES FICHES LIÉES

SQV-1.4 : Améliorer la sécurité des cyclistes aux intersections
SQV-2.3 : Créer un nouveau pont local réservé aux transports actifs entre l'Île des Sœurs et les autres quartiers de Verdun
RRS-6.1 : Améliorer la sécurité aux intersections
RRS-6.2 : Améliorer la sécurité le long des axes routiers
RRS-7.1 : Repenser la hiérarchie du réseau routier existant

LIEUX DE MISE EN ŒUVRE PRIORITAIRES

- Le long des corridors scolaires

- Le long des axes artériels de l'arrondissement et sur les axes adjacents

- Le long des autres axes rapportés comme problématiques par les citoyens

AXE 2 - TRANSPORTS ACTIFS ET COLLECTIFS

ACTION TAC-4.2

Compléter le réseau de liens cyclables de l'arrondissement

ENJEUX

- Manque d'aménagements cyclables et de supports à vélo
- Sentiment d'insécurité des déplacements cyclistes sur les axes qui ne disposent d'aucun aménagement particulier pour ces usagers
- Manque de liens cyclables en axe est-ouest et aux accès de l'arrondissement
- Partage des aménagements cyclables à réviser

OBJECTIFS

- Développer un réseau cyclable complet et utilitaire, connecté aux arrondissements limitrophes et aux générateurs de déplacements
- Augmenter la part modale des déplacements actifs de Verdun
- Diminuer la dépendance à l'automobile
- Améliorer le partage de la chaussée

CONTEXTE

Les secteurs de l'arrondissement de Verdun sur l'île de Montréal disposent d'un réseau cyclable offrant deux pistes cyclables majeures axées nord-sud, la première à l'ouest de l'arrondissement, le long du canal de l'Aqueduc, et la seconde à l'est, le long des berges. Deux corridors est-ouest sont également présents sur les rues Osborne, Beatty, de l'Église et Galt. Étant donné la part modale importante des transports actifs dans l'arrondissement, plusieurs intervenants ont rapporté le besoin de disposer de plus d'infrastructures cyclistes, particulièrement dans les axes suivants :

- Les axes est-ouest, principalement pour faire la jonction entre la piste cyclable des Berges et la piste cyclable de l'Aqueduc (accès aux artères commerciales et aux principaux générateurs ainsi que bouclage sécuritaire lors d'un déplacement vélo)
- Un axe nord-sud, pour rejoindre la piste cyclable du canal Lachine (traversée de l'arrondissement Sud-Ouest)

Par ailleurs, la future station du REM sur l'Île-des-Soeurs devrait être reliée de façon adéquate au réseau cyclable de l'arrondissement.

INTERVENTIONS À METTRE EN OEUVRE

- Identifier et définir les aménagements cyclables reliant et/ou complétant les liens existants en vue d'assurer le bouclage sur l'ensemble du réseau entre les pistes des Berges et du Canal de l'Aqueduc, ainsi qu'au niveau des viaducs et avec les arrondissements voisins
- Planifier et procéder à la réalisation des étapes de réaménagement nécessaires au déploiement d'un réseau en concordance à la définition du réseau cyclable d'inspiration néerlandaise à Verdun (cf. document en annexe)
- Compléter les aménagements cyclables de la pointe nord de l'Île-des-Soeurs et son raccordement aux infrastructures cyclables projetées pour la future station du REM
- Compléter le réseau de supports et des abris à vélo aux stations de métro et aux arrêts d'autobus les plus achalandés pour favoriser la connectivité des déplacements actifs avec ces infrastructures des systèmes de transport

AXE 2 - TRANSPORTS ACTIFS ET COLLECTIFS

ACTION TAC-4.2

Compléter le réseau de liens cyclables de l'arrondissement

INTERVENTIONS À METTRE EN ŒUVRE

- Compléter le réseau de supports ou abris à vélo à proximité des secteurs commerciaux et des principaux générateurs des déplacements (pôles d'emplois)
- Étudier l'opportunité d'une liaison éventuelle entre le nouveau pont de l'Île-des-Soeurs et l'estacade, pour les déplacements actifs traversant l'Île-des-Soeurs
- Effectuer les représentation auprès de CDPQ Infra pour que l'aménagement de la future station sur l'Île-des-Soeurs dispose d'aménagements adéquats et de supports à vélo en nombre suffisant pour encourager le transfert modal

MISES EN GARDE

Porter une attention particulière aux points de convergence des réseaux cyclables avec le réseau piétonnier et le réseau véhiculaire.

Références

Consultations publiques réalisées dans le cadre du processus d'élaboration du PLD de Verdun
Plan de développement stratégique de Verdun
Plan de transport de Montréal
Plan local de développement durable
Guide technique « Aménagements en faveur des piétons et des cyclistes » de Vélo Québec

MAÎTRES D'OUVRAGES

- Arrondissement de Verdun
- Ville de Montréal, SIVT

PARTENAIRES

- Vélo Québec
- CDPQ Infra
- SDC de la Promenade
- Wellington
- STM

INDICATEURS DE SUIVI

- Nombre de kilomètres de voies cyclables aménagées
- Nombre de supports et abris à vélos
- Augmentation de la part modale vélo

AUTRES FICHES LIÉES

TAC-4.1: Repenser la trame du réseau cyclable existant et futur
RRS-6.1: Améliorer la sécurité aux intersections
RRS-6.2: Améliorer la sécurité le long des axes routiers
RRS-7.1: Repenser la hiérarchie du réseau routier existant

LIEUX DE MISE EN ŒUVRE PRIORITAIRES

- Le long des corridors scolaires

- Le long des axes artériels de l'arrondissement et sur les axes adjacents

- Le long des autres axes mentionnés par les citoyens

AXE 2 - TRANSPORTS ACTIFS ET COLLECTIFS

ACTION TAC-4.3

Améliorer en continu l'état du réseau cyclable

ENJEUX

- Entretien insuffisant des aménagements cyclistes
- Aménagements cyclables inadéquats en regard des débits véhiculaires adjacents
- Signalisation absente ou insuffisante

OBJECTIFS

- Améliorer la convivialité des déplacements cyclistes
- Adapter les aménagements cyclables aux débits véhiculaires adjacents
- Augmenter la part modale des déplacements actifs de Verdun
- Diminuer la dépendance à l'automobile
- Améliorer le partage de la chaussée

CONTEXTE

Le plan de transport de Montréal vise réduire la dépendance à l'automobile par des investissements entre autres dans les infrastructures pour les transports actifs. Les différentes politiques de Verdun visent encourager les déplacements actifs par l'amélioration des aménagements urbains propices à ces déplacements.

Les citoyens ont mentionné les aspects suivants lors des consultations au sujet d'éléments à être améliorés sur les liens cyclables :

- Signalisation absente ou insuffisante
- Entretien des aménagements cyclistes insuffisant
- Aménagements cyclables inadéquats principalement sur les rues de l'Église, Verdun, et le boul. LaSalle (entre Henri-Duhamel et limite de l'arrondissement Sud-Ouest – jonction avec la rue d'Argenson)

INTERVENTIONS À METTRE EN OEUVRE

- Mettre à jour annuellement le plan d'entretien des aménagements cyclables pour prendre en compte la programmation courante des travaux d'infrastructures et de mobilier et de l'évolution des achalandages de déplacements actifs en présence
- Vérifier la pertinence du type d'aménagements cyclables existants selon les orientations retenues au projet « Pour un nouveau réseau cyclable d'inspiration néerlandaise à Verdun »
- Revoir la signalisation sur les liens cyclables
- Privilégier le marquage longue durée aux points de convergence les plus achalandés, tous modes confondus, afin de maximiser la sécurité des traverses à plus long terme et minimiser les impacts des fréquents travaux de réfection saisonniers
- Développer et faire la promotion d'un véritable réseau cyclable quatre saisons selon les orientations retenues au projet « Pour un nouveau réseau cyclable d'inspiration néerlandaise à Verdun » (déployer à court terme sur le réseau cyclable artériel et aux structures d'accueil à proximité tous les points de transfert modal ou des principaux générateurs de déplacements, y incluant des supports à vélo)

AXE 2 - TRANSPORTS ACTIFS ET COLLECTIFS

ACTION TAC-4.3

Améliorer en continu l'état du réseau cyclable

INTERVENTIONS À METTRE EN ŒUVRE

- Revoir le partage de certains aménagements existants entre usagers selon les orientations du nouveau réseau cyclable d'inspiration néerlandaise, dont notamment les suivants :
  - > boul. René-Lévesque (IDS)
  - > boul. Champlain
  - > piste cyclable des Berges
  - > devant le centre communautaire Elgar
  - > entre le carrefour giratoire du chemin du Golf et le pont de l'Île des Sœurs
- Tenir compte des besoins en accessibilité universelle lors de la réfection des sentiers partagés

Références

Consultations publiques réalisées dans le cadre du processus d'élaboration du PLD de Verdun
Plan de développement stratégique de Verdun
Plan de transport de Montréal
Plan local de développement durable
Guide technique « Aménagements en faveur des piétons et des cyclistes » de Vélo Québec

MAÎTRES D'OUVRAGES

- Arrondissement de Verdun
- Ville de Montréal

PARTENAIRES

- Vélo Québec

INDICATEURS DE SUIVI

- Nombre de kilomètres de réseau cyclable accessibles toute l'année
- Nombre de kilomètres de réseau cyclable améliorés (ajout d'aménagements comme signalisation, éclairage, etc)
- Augmentation de la part modale du vélo

AUTRES FICHES LIÉES

TAC-4.1 : Repenser la trame du réseau cyclable existant et futur
RRS-7.3 : Améliorer en continu l'entretien des infrastructures routières

LIEUX DE MISE EN ŒUVRE PRIORITAIRES

Années

L'entretien du réseau cyclable doit être réalisé chaque année, en considérant les lieux prioritaires dans l'ordre suivant:

- À proximité des écoles
- Au niveau des accès de l'arrondissement (ponts et viaducs) et des accès aux axes structurants du réseau cyclable
- Aux endroits mentionnés comme problématiques par les citoyens.

AXE 2 - TRANSPORTS ACTIFS ET COLLECTIFS

ACTION TAC-4.4

Effectuer les représentations auprès de Bixi pour accroître le nombre de stations et de vélos en libre-service

ENJEUX

- Offre de vélos en libre-service insuffisante par rapport à la demande dans certains secteurs

OBJECTIFS

- Assurer l'augmentation de l'offre de vélos en libre-service
- Encourager l'utilisation de modes de transport alternatifs à l'automobile
- Augmenter la part modale des déplacements de Verdun à vélo
- Diminuer la dépendance à l'automobile

CONTEXTE

Bien que l'arrondissement de Verdun dispose de plusieurs stations Bixi répartis sur son territoire, les différents commentaires reçus de la population indique leur concentration le long de quelques corridors et une demande supérieure à l'offre actuelle. Ces remarques ont notamment été enregistrées dans les secteurs Desmarchais-Crawford et à l'Île des Sœurs.

INTERVENTIONS À METTRE EN OEUVRE

- Intervenir auprès de Bixi pour coordonner le plan de développement du réseau de vélos en libre-service (relocaliser au besoin certains équipements) avec la future trame hiérarchisée du réseau cycliste de Verdun préconisée par le nouveau réseau d'inspiration néerlandaise, dont notamment les emplacements suivants :
  - devant le centre communautaire Elgar
  - entre le carrefour giratoire du chemin du Golf et le pont de l'Île des Sœurs
  - dans le quartier Crawford à proximité du boulevard Champlain
  - près de l'Institut universitaire de santé mentale Douglas

AXE 2 - TRANSPORTS ACTIFS ET COLLECTIFS

ACTION TAC-4.4

Effectuer les représentations auprès de Bixi pour accroître le nombre de stations et de vélos en libre-service

INTERVENTIONS À METTRE EN ŒUVRE

Références

Consultations publiques réalisées dans le cadre du processus d'élaboration du PLD de Verdun

Plan de développement stratégique de Verdun

Plan de transport de Montréal

Guide technique « Aménagements en faveur des piétons et des cyclistes » de Vélo Québec

MAÎTRES D'OUVRAGES

- Bixi

PARTENAIRES

- Arrondissement de Verdun
- Ville de Montréal

INDICATEURS DE SUIVI

- Nombre de stations et de vélos en libre-service disponibles
- Nombre d'usagers abonnés au réseau Bixi résidant à Verdun
- Nombre moyen d'usages quotidiens de vélo en libre-service (accroissement)

AUTRES FICHES LIÉES

SQV-1.4 : Améliorer la sécurité des cyclistes aux intersections

TAC-4.1 : Repenser la configuration de la trame du réseau cyclable existant et futur

TAC-4.2 : Compléter le réseau de liens cyclables de l'arrondissement

LIEUX DE MISE EN ŒUVRE PRIORITAIRES

- À proximité des générateurs importants de déplacements actifs

Années

- À proximité des infrastructures cyclables

Années

AXE 2 - TRANSPORTS ACTIFS ET COLLECTIFS

ACTION TAC-5.1

Développer les aménagements urbains aux abords des stations de métro et des arrêts d'autobus

ENJEUX

- Aménagements urbains inexistants ou inadéquats à certains arrêts d'autobus

OBJECTIFS

- Accroître l'accessibilité des arrêts d'autobus de façon universelle, adéquate et suffisante
- Améliorer le service aux arrêts pour les utilisateurs du transport en commun

CONTEXTE

L'arrondissement de Verdun présente une excellente couverture spatiale d'un point de vue des services de transport collectif de surface. En effet, en plus d'être desservi par trois stations de métro, l'arrondissement de Verdun est parcouru par onze lignes d'autobus de jour et une ligne d'autobus de nuit.

Toutefois, les aménagements ou les services d'information aux abords des différents arrêts d'autobus sont parfois insuffisants voire inexistants. Les problématiques rapportées par les différents intervenants du projet sont diverses :

- Certains arrêts d'autobus ne sont pas accessibles aux personnes à mobilité réduite
- Certains arrêts d'autobus ne sont pas reliés au réseau piétonnier, comme par exemple à plusieurs arrêts de la ligne 112 sur le boulevard Champlain (absence de débarcadère, manque de trottoir en rive ouest ou de traverses piétonnes sur Champlain)
- Trottoirs trop étroits pour accueillir simultanément de façon sécuritaire les personnes en attente d'un autobus et le flux usuel de piétons sur le trottoir (en particulier sur les rues Wellington ou Verdun, à proximité des forts générateurs de déplacements)

Par ailleurs, avec l'arrivée de la future station du REM à l'Île-des-Soeurs, ces éléments problématiques rapportés devraient être pris en compte pour la conception de la station et son raccordement au réseau existant.

INTERVENTIONS À METTRE EN OEUVRE

- Doter tous les arrêts d'autobus de liens universels, adéquats et suffisants au réseau piétonnier (présence de trottoirs et de traverses piétonnes à proximité)
- Revoir le dimensionnement des trottoirs à proximité des arrêts d'autobus achalandés ou des stations de métro, pour que la circulation sur les trottoirs ne soit pas entravée par les montées / descentes aux arrêts
- Analyser la possibilité d'aménager des débarcadères aux abords des stations de métro

AXE 2 - TRANSPORTS ACTIFS ET COLLECTIFS

ACTION TAC-5.1

Développer les aménagements aux abords des stations de métro et arrêts d'autobus

INTERVENTIONS À METTRE EN ŒUVRE

- Analyser la possibilité de mettre en place des pôles de mobilité durable aux abords des stations de métro (et des grands générateurs) selon les modalités du programme de la Ville de Montréal à venir (annoncé début 2018)
- Effectuer les représentations nécessaires auprès de CDPQ Infra pour que la future station de l'Île-des-Soeurs soit aménagée de façon à faciliter le transfert modal, (espaces d'arrêts de type « Kiss & Ride » et liaisons piétonnes et cyclistes ainsi que des supports à vélo), et offre l'accessibilité universelle

Références

Consultations publiques réalisées dans le cadre du processus d'élaboration du PLD de Verdun

Plan d'action en accessibilité universelle de Verdun

Plan de développement stratégique de Verdun

Aménagements en faveur des piétons et des cyclistes

MAÎTRES D'OUVRAGES

- Arrondissement de Verdun

PARTENAIRES

- STM
- CDPQ Infra
- Ville de Montréal

INDICATEURS DE SUIVI

- Nombre d'arrêts d'autobus ou de stations de métro rendus accessibles (% de couverture)
- Nombre d'arrêts équipés de service d'informations

AUTRES FICHES LIÉES

SQV-1.3 : Améliorer la sécurité des traverses piétonnes signalisées

SQV-2.2 : Repenser l'aménagement de la rue Wellington

TAC-3.1 : Poursuivre le développement d'un réseau piétonnier sécuritaire

TAC-5.2 : Effectuer les représentations auprès de la STM afin d'améliorer la qualité du service de transport collectif

RRS-7.3 : Améliorer en continu le programme d'entretien des infrastructures routières

LIEUX DE MISE EN ŒUVRE PRIORITAIRES

- Le long des axes artériels et près des importants générateurs de déplacement

- À tous les points de transfert entre lignes de bus et de métro

- Aux autres endroits rapportés comme problématiques par les citoyens

AXE 2 - TRANSPORTS ACTIFS ET COLLECTIFS

ACTION TAC-5.2

Effectuer des représentations auprès de la STM afin d'améliorer la qualité du service de transport collectif

ENJEUX

- Desserte insatisfaisante de certaines lignes du réseau d'autobus
- Concurrence des heures de passage des véhicules des lignes d'autobus desservant les mêmes secteurs de l'arrondissement sur des axes parallèles
- Fiabilité et fréquence des horaires insatisfaisantes
- Manque d'information aux arrêts
- Stations de métro non accessibles aux personnes à mobilité réduite

OBJECTIFS

- Assurer une offre de transport en commun adéquate aux besoins et aux attentes des usagers
- Améliorer la satisfaction des utilisateurs du transport collectif
- Offrir d'une desserte adéquate de la future station du REM
- Adapter le service de transport collectif pour répondre à la demande en considérant les travaux majeurs à proximité de l'arrondissement et leur impact sur les déplacements en général

CONTEXTE

L'arrondissement de Verdun présente une excellente couverture spatiale d'un point de vue des services de transport collectif de surface. Cependant, la grille horaire définie pour les différentes lignes qui parcourent l'arrondissement présente des éléments qui limitent la fonctionnalité du réseau de surface dans l'arrondissement. La concurrence des passages très peu espacé dans le temps de véhicules des lignes qui parcourent les rues Wellington et de Verdun empêche un report sur une ligne alternative si un passage est en retard ou manqué. Ceci est aggravé par la problématique du respect des horaires indiqués, problématique qui revient sur une base régulière, et rapportée par les citoyens. En outre, certains arrêts d'autobus ne sont pas pourvus d'éléments d'information sur le service, plan ou grille horaire.
Par ailleurs, il a également été soulevé une faiblesse quant à la couverture temporelle des lignes d'autobus sur l'Île des Sœurs. Les résidents et travailleurs de l'Île des Sœurs disposent uniquement de lignes de surface pour sortir de l'île (pas de métro), ce qui les rend très sensibles au service d'autobus, quant à lui très sensible aux problèmes de congestion au centre-ville et aux accès à l'Île (Il est à noter que la STM a récemment allongé la plage horaire de fonctionnement de la ligne 178 jusqu'à 21h ainsi que la fréquence de passage aux heures de pointe).
Concernant l'accessibilité universelle, aucune des stations de métro de l'arrondissement n'est équipée d'ascenseurs, ce qui les rend non accessibles aux personnes à mobilité réduite.
De plus, les travaux de l'échangeur Turcot et du nouveau pont Champlain en cours et à venir ont un impact majeur sur le réseau routier de l'arrondissement et sur sa desserte. Les mesures d'atténuation à mettre en oeuvre concernent aussi bien la circulation véhiculaire que le service de transport collectif.
Par ailleurs, l'arrivée d'une station du REM sur l'Île des Sœurs représente un changement structurant majeur à considérer dans la mise à jour de l'offre du réseau de transport collectif de l'Île-des-Soeurs et du potentiel de transfert modal associé.
Enfin, le nouveau pont local reliant l'Île-des-Soeurs aux autres quartiers de Verdun représente une opportunité de transfert modal pour les usagers circulant entre ces deux secteurs. Des analyses devraient être menées pour déterminer la pertinence de permettre le passage d'autobus sur ce nouveau pont.
Il est à noter que des mesures préférentielles pour bus sont prévues sur la rue Wellington entre la rue Rhéaume et la limite nord de l'arrondissement. D'autres axes sont actuellement à l'étude pour recevoir des mesures préférentielles pour bus sur le réseau de l'arrondissement.

AXE 2 - TRANSPORTS ACTIFS ET COLLECTIFS

ACTION TAC-5.2

Effectuer des représentations auprès de la STM afin d'améliorer la qualité du service de transport collectif

INTERVENTIONS À METTRE EN ŒUVRE

Thématiques à aborder lors des représentations auprès de la STM :

- Réviser la grille horaire des lignes d'autobus de façon à augmenter la desserte du réseau sans augmenter les frais d'exploitation
- Organiser des groupes de discussion conjointement avec la STM pour optimiser le tracé des lignes
- Fournir de l'information à tous les arrêts concernant les lignes qui les desservent (plan et horaires)
- Équiper les arrêts d'autobus d'abribus
- Ajouter des ascenseurs aux trois stations de métro de l'arrondissement
- Ajuster l'offre de transport collectif en fonction de l'avancement et la nature des travaux de l'échangeur Turcot et du nouveau pont Champlain et des impacts associés sur le réseau routier
- Définir les caractéristiques d'infrastructures de transport collectif pertinentes à intégrer dans un projet de nouveau pont local entre l'Île des Sœurs et les autres quartiers de Verdun en accord avec le plan d'accessibilité universelle de Verdun
- Considérant l'arrivée prochaine de la station du REM dans le portrait du transport collectif sur l'Île des Sœurs, identifier et définir la desserte de la future station du REM au moyen de navettes depuis l'Île des Sœurs et depuis le centre-ville de Verdun (potentielle utilisation du nouveau pont local)

Références

Consultations publiques réalisées dans le cadre du processus d'élaboration du PLD de Verdun

Plan d'action en accessibilité universelle de Verdun

Plan de développement stratégique de Verdun

Plan de développement de la station « Île-des-Sœurs » de CDPQ Infra

MAÎTRES D'OUVRAGES

- STM
- CDPQ Infra

PARTENAIRES

- Arrondissement de Verdun
- Ville de Montréal

INDICATEURS DE SUIVI

- Nombre de grilles horaires révisées et intervalle de passage minimum entre lignes alternatives
- Nombre de lignes d'autobus / services de navette ajustés
- Nombre d'arrêts de bus ou de stations de métro accessibles universellement

AUTRES FICHES LIÉES

SQV-2.2 : Repenser l'aménagement de la rue Wellington

TAC-3.1 : Poursuivre le développement d'un réseau piétonnier sécuritaire

TAC-4.2 : Compléter le réseau de liens cyclables de l'arrondissement

TAC-5.1 : Développer les aménagements aux abords des stations de métro et arrêts d'autobus

RRS-7.3 : Améliorer en continu le programme d'entretien des infrastructures routières

LIEUX DE MISE EN ŒUVRE PRIORITAIRES

- Lignes de rabattement vers les stations de métro ;

- Lignes menant directement au centre-ville ;

- Abords de la future station du REM sur l'Île des Sœurs

AXE 3

Réseau routier et stationnement

Verdun Montréal

EN AVANT Verdun

5. AXE 3 - RÉSEAU ROUTIER ET STATIONNEMENT

5.1 PRINCIPAUX POINTS DU DIAGNOSTIC

Les différents commentaires reçus lors de la période de réalisation du portrait et diagnostic de l'arrondissement de Verdun font ressortir plusieurs problématiques relatives au réseau routier et au stationnement, à divers endroits du territoire verdunois. Ces problématiques sont illustrées dans les cartes en annexe.

5.1.1 RÉSEAU ROUTIER

Problématiques de vitesse des véhicules motorisés

La problématique de vitesse excessive a été mentionnée sur plus d'une vingtaine d'axes routiers du réseau de l'arrondissement de Verdun, répartis sur tous les secteurs, notamment des axes est-ouest situés dans des quartiers résidentiels, ainsi que les axes principaux de l'Île des Sœurs. En effet, bien que les limites de vitesse dans l'arrondissement soient de 30 ou 40 km/h, la géométrie et les aménagements de certaines rues ne sont pas cohérents avec ces limites.

Des relevés de vitesse réalisés sur certains de ces axes permettent de confirmer la vitesse excessive de la circulation véhiculaire. Des relevés de vitesses sur les autres axes mentionnés pourraient permettre de confirmer la vitesse des véhicules, et de prévoir des mesures de modération de la circulation en conséquence.

Circulation de transit indésirable

Sur le réseau urbain, la rue Rielle a été mentionnée comme recevant de forts débits de circulation, associable probablement à de la circulation de transit pour éviter la rue Galt. Un aménagement et une signalisation adaptés pourraient permettre de réduire leur attrait comme alternatives aux axes principaux, et accroître le confort des résidents.

Sentiment d'insécurité aux intersections

Outre les intersections rapportées comme accidentogènes par le SPVM, plusieurs autres intersections de l'arrondissement ont été mentionnées comme présentant des enjeux de sécurité par les différents intervenants du projet.

- **Aménagement et géométrie inappropriés**
  Certaines intersections du réseau routier de Verdun présentent une géométrie qui créé un sentiment d'inconfort de la part de tous les usagers de la route. Parmi la dizaine d'intersections mentionnées avec cette problématique, il apparaît que certaines présentent soient une configuration inhabituelle (ex : boul. Champlain / 5e Avenue / 4e Avenue), ou une largeur excessive de la chaussée au niveau de l'intersection (ex : (rue Joseph / rue Dupuis). Ces intersections font l'objet d'un fort sentiment d'insécurité pour tous les types d'usagers.
  Une étude de sécurité détaillée de chacune de ces intersections permettrait de mieux définir l'origine et la nature de la problématique, et de proposer des solutions adaptées, tant du point de vue de l'aménagement que de la gestion de la circulation.

- **Programmation des feux de circulation à réviser**
  Une partie des commentaires reçus concernent des intersections gérées par des feux de circulation. La nature des commentaires et le sentiment général qui en ressort (frustration et inconfort) est variable selon les intersections : parfois c'est le minutage qui semble inadéquat (temps de vert trop court), ou le phasage des mouvements de virage.
  Dans tous les cas, une analyse détaillée de la programmation des feux en fonction des débits comptés et de la proximité de certaines clientèles plus vulnérables pourrait permettre d'améliorer la sécurité et une certaine optimisation du phasage et minutage.

- **Mode de gestion de la circulation à valider**
  Il est ressorti des commentaires reçus des différents intervenants que certaines intersections de l'arrondissement présentaient un mode de gestion de la circulation inadéquat. Cela peut être dû à une évolution des débits ou alors à une signalisation qui ne correspond pas ou plus aux attentes des usagers (ex : boul. de l'Île-des-Sœurs / rue Berlioz et boul. René-Lévesque / rue Berlioz).
  Certaines intersections sont gérées par des panneaux d'arrêt sur la secondaire seulement, ce qui entraîne à ces endroits des difficultés à traverser l'axe principal.
  Des analyses permettant de valider l'adéquation du mode de gestion mis en place par rapport aux débits comptés, tant véhiculaires que piétonniers, selon les normes du MTMDET, sont des pistes de solution préliminaires pour cette problématique.

- **Manque de visibilité**
  Quelques intersections des secteurs Crawford et Desmarchais présentent une problématique de visibilité à une ou plusieurs approches. Ce manque de visibilité est en partie dû à l'aménagement paysager des terrains riverains ou le stationnement de véhicules de plus fort gabarit (VUS et autres) qui obstruent le triangle de visibilité minimum. Parfois, aussi, une géométrie irrégulière accentue le manque de visibilité.

Non-respect de la signalisation

Quelques intersections de l'arrondissement ont été mentionnées comme subissant des comportements délinquants, comme par exemple les intersections de la rue Penniston avec les rues Leclair et Crawford. La signalisation d'arrêt à ces intersections ne serait pas respectée, entraînant des problématiques de sécurité.

Des contrôles policiers réguliers permettrait de valider la problématique, voire de la réduire. Une révision de la signalisation ou de l'aménagement pourrait également être une piste de solution envisageable.

Intersections à fréquence élevée d'accident

Le rapport du SPVM listant les intersections dont la fréquence d'accidents rapportés par an est la plus élevée entre 2011 et 2015 recense 16 intersections. Cinq de celles-ci sont situées sur la rue Wellington. Ce sont ensuite les rues de Verdun et de l'Église qui reviennent le plus, avec quatre intersections à fréquence élevée d'accident chacune.

Découlant de ce rapport du SPVM, une étude de sécurité détaillée a été produite et a mené à plusieurs aménagements, notamment à certaines intersections des rues Wellington, Verdun et de l'Église.

Aux carrefours identifiés par le SPVM s'ajoutent ceux que la population a identifiés comme problématiques lors des consultations, mais dont le caractère « accidentogène » demeure à confirmer. Une étude de sécurité de ces intersections perçues comme non sécuritaires par les citoyens permettrait de mieux définir l'origine de la problématique rapportée, et de proposer des solutions adaptées, tant du point de vue de l'aménagement que de la gestion de la circulation.

Révision du sens de circulation sur les rues

Dans l'arrondissement de Verdun, à l'exception de l'Île-des-Soeurs, la majeure partie des rues sont à sens unique. Parmi les quartiers Wellington-De L'Église et Desmarchais-Crawford, seul le secteur Crawford possède des rues toutes à double sens. Plusieurs commentaires reçus indiquent qu'il pourrait être approprié de réviser la réglementation de circulation dans ce secteur pour mettre certaines rues à sens unique.

5.1.2 STATIONNEMENT

Non-respect de la réglementation de stationnement

Cette problématique est plus précisément mentionnée sur la rue Galt où les voitures se stationnent sur la bande cyclable, et à proximité de la station de métro De L'Église, où l'absence de dépose-minute et le taux d'occupation élevé du stationnement à proximité entraîne des comportements délinquants.

En outre, la clientèle des différents commerces qui souhaite effectuer des visites de courte durée dans le secteur se gare aux emplacements interdits, étant donné l'absence des cases de stationnement libres. Cette situation est notamment observée sur la rue de Verdun, à proximité de l'intersection avec la rue Beatty.

Occupation élevée de stationnement

Les cases de stationnement disponibles sur rue et hors rue qui se trouvent à proximité des générateurs de déplacements ont un taux d'occupation très élevé. Une des principales causes est l'absence de stationnement incitatif aux environs des différentes stations de métro. Cette problématique est largement répandue aux alentours du secteur Wellington-De-L'Église. Cependant, des problématiques particulières ont été également soulevées aux alentours des secteurs suivants :

- Institut universitaire en santé mentale Douglas dans le secteur Desmarchais ;
- Centre d'hébergement Champlain dans le secteur Crawford ;
- Développement immobilier de la Pointe Nord dans le secteur Île-des-Sœurs.

De plus, la réglementation peu restrictive sur certaines rues nuit aux résidents qui peinent à trouver du stationnement disponible pour eux-mêmes ou pour leurs visiteurs à proximité de leur domicile.

Offre perçue insuffisante ou inexistante

- **Pour la livraison :** il a été rapporté du stationnement délinquant de camions qui effectuent des livraisons, souvent à proximité des carrefours commerciaux. Ils utilisent alors l'espace marqué au moyen de bandes jaunes à proximité des intersections, rappelant l'interdiction d'y stationner, conformément au code de sécurité routière. Conséquemment ils réduisent la visibilité, compromettant la sécurité des différents usagers à l'intersection. Cette situation a été particulièrement observée sur la rue de Verdun. Il pourrait être pertinent de renforcer le marquage des zones de dégagement à proximité des intersections

- **Rue Wellington :** une autre problématique soulevée est l'offre inexistante dédiée spécifiquement aux motocyclistes et l'offre perçue comme insuffisante pour la clientèle des commerces de la rue Wellington. Ceci est une problématique récurrente et elle persiste malgré le fait d'avoir installé des parcomètres afin de forcer le stationnement de courte durée sur la rue Wellington. La cause principale est que le stationnement sur rue disponible à proximité serait utilisé par les usagers de transport en commun.

À cela s'ajoute une mauvaise visibilité des parcs de stationnement municipaux situés à proximité de la rue Wellington, comme par exemple le stationnement de la rue Éthel.

Manœuvres conflictuelles

L'aménagement du stationnement situé à l'intersection boul. de la Forêt / parc Adrien-D.-Archambault est rapporté déficient et non adapté à l'usage. Ceci génère des conflits entre les piétons, cyclistes et automobilistes et en conséquence des problèmes accrus de sécurité. La situation est particulièrement empirée lors des évènements, alors que le nombre de places de stationnement s'avère insuffisant.

Stationnement de nuit

Actuellement, des panneaux d'interdiction de stationnement entre 3 h et 7 h sont en vigueur sur la rue Wellington et sur la rue de l'Église. Étant donné la forte demande de stationnement à ces rues, il parait pertinent d'évaluer l'usage de ces panneaux d'interdiction de stationnement pendant la nuit.

5.2 INTERVENTIONS PROPOSÉES

Afin de résoudre les problématiques soulevées lors des consultations, et en vue de poursuivre l'amélioration du réseau routier et de la planification du stationnement, trois objectifs ont été définis, regroupant 8 actions.

Objectif 6 : Sécuriser le réseau routier existant

Action RRS-6.1 : Améliorer la sécurité aux intersections
Action RRS-6.2 : Améliorer la sécurité le long des axes routiers

Objectif 7 : Améliorer le réseau routier existant

Action RRS-7.1 : Repenser la hiérarchie du réseau routier existant de l'arrondissement
Action RRS-7.2 : Coordonner tous les travaux d'infrastructures de Verdun, en cours ou projetés
Action RRS-7.3 : Améliorer en continu le programme d'entretien du réseau routier

Objectif 8 : Optimiser les espaces de stationnement existants

Action RRS-8.1 : Mettre en valeur les stationnements hors rue
Action RRS-8.2 : Améliorer la réglementation de stationnement
Action RRS-8.3 : Revitaliser le stationnement étagé de la rue Éthel

AXE 3- RÉSEAU ROUTIER ET STATIONNEMENT

ACTION RRS-6.1

Améliorer la sécurité aux intersections

ENJEUX

- Sentiment d'insécurité à certaines intersections (géométrie, visibilité, gestion de la circulation, non-respect de la signalisation)
- Fréquence plus élevée d'accident rapportée à certaines intersections
- Problématique relative aux carrefours giratoires de l'Île-des-Soeurs

OBJECTIFS

- Améliorer la sécurité et le confort de tous les usagers aux intersections
- Réduire les risques et le nombre d'accidents

CONTEXTE

Lors des consultations publiques, de nombreux commentaires ont été émis quant au sentiment d'insécurité et d'inconfort ressenti à plusieurs intersections sur le territoire de l'arrondissement de Verdun. À cela s'ajoute les intersections à fréquence élevée d'accident identifiées par le SPVM, recoupant ou complétant les remarques des citoyens. Selon les intersections, la cause potentielle de l'insécurité peut être :

- La programmation et minutage des feux de circulation inadéquats, qui a été mentionné pour sept intersections ;
- La gestion de la circulation inadéquate, rapportée à près d'une vingtaine d'intersections ;
- La géométrie non traditionnelle, cause mentionnée pour une dizaine d'intersections, comme par exemple l'intersection du boulevard Champlain avec les 4e et 5e Avenues ;
- Le manque de visibilité, rapporté à cinq intersections en particulier ;
- Le non-respect de la signalisation à certaines approches, le plus souvent gérées par des panneaux d'arrêts.

Tous ces éléments sont problématiques tant pour les automobilistes que pour les piétons et les cyclistes, ces derniers subissant les conséquences les plus néfastes des collisions.

Par ailleurs, à l'Île-des-Soeurs le cas des carrefours giratoires fait débat. Une partie des citoyens les trouvent non sécuritaires pour les piétons et les cyclistes et préfèreraient un autre mode de gestion de la circulation. Une autre partie des citoyens préfère conserver la gestion par giratoire pour le gain de fluidité que cette configuration apporte.

Enfin, avec l'arrivée d'une station du futur REM à l'Île-des-Soeurs et les déplacements qu'elle va générer, il est essentiel de tirer parti de l'expérience acquise pour aménager les nouvelles intersections qui seront ajoutées sur le réseau.

INTERVENTIONS À METTRE EN ŒUVRE

- Effectuer les audits de sécurité routière et les études de circulation requis et optimiser en conséquence le mode de gestion de la circulation ainsi que la programmation des feux aux intersections selon les résultats des analyses

AXE 3- RÉSEAU ROUTIER ET STATIONNEMENT

ACTION RRS-6.1

Améliorer la sécurité aux intersections

INTERVENTIONS À METTRE EN ŒUVRE

- Publiciser et s'assurer du respect du dégagement du cône de visibilité minimal requis, assurer une présence policière fréquente mais aléatoire
- Corriger physiquement la géométrie des intersections à configuration irrégulière pour réduire les risques d'accidents
- Pour les carrefours problématiques de l'Île-des-Soeurs, analyser l'aménagement des carrefours giratoires et modifier la configuration ou le mode de gestion de la circulation si requis
- Mettre en oeuvre toute autre recommandation pertinente de la Ville de Montréal dans l'optique de réaliser sa stratégie «Vision zéro».

Références

Consultations publiques réalisées dans le cadre du processus d'élaboration du PLD de Verdun
Plan de développement stratégique de Verdun
Plan de transport de Montréal
Plan d'urbanisme de la Ville de Montréal
Aménagements en faveur des piétons et des cyclistes
Guide d'aménagement durable des rues de Montréal

MAÎTRES D'OUVRAGES

- Arrondissement de Verdun

PARTENAIRES

- Ville de Montréal
- SPVM

INDICATEURS DE SUIVI

- Nombre d'intersections révisées
- Réduction du nombre et de la gravité des accidents.

AUTRES FICHES LIÉES

SQV-1.1 : Poursuivre le déploiement de mesures de sécurisation des abords des écoles
SQV-1.2 : Sensibiliser les usagers à la sécurité routière
SQV-1.3 : Améliorer la sécurité des traverses piétonnes signalisées
SQV-1.4 : Améliorer la sécurité des cyclistes aux intersections
RRS-7.3 : Améliorer en continu le programme d'entretien des infrastructures routières

LIEUX DE MISE EN ŒUVRE PRIORITAIRES

- À proximité des écoles et autres générateurs importants de piétons

- Aux intersections identifiées à fréquence élevée d'accident par le SPVM

- Aux accès de l'arrondissement et aux autres intersections rapportées comme problématiques par les citoyens

AXE 3- RÉSEAU ROUTIER ET STATIONNEMENT

ACTION RRS-6.2

Améliorer la sécurité le long des axes routiers

ENJEUX

- Problématiques de vitesse trop élevée dans certaines rues de l'arrondissement de Verdun
- Circulation de transit dans certaines rues résidentielles et ruelles

OBJECTIFS

- Apaiser la circulation véhiculaire sur les rues locales
- Assurer un réseau routier structurant efficace pour ne pas encourager le transit sur les rues adjacentes

CONTEXTE

La vitesse maximale autorisée dans l'arrondissement de Verdun est, selon l'axe concerné, généralement limité à 30 km/h, ou à 40 km/h sur certaines artères. Pourtant, de nombreuses plaintes citoyennes concernant des vitesses jugées trop élevées ont été enregistrées. À certains endroits, des relevés de vitesse réalisés par le SPVM appuient ces observations. Cette problématique est particulièrement soulevée dans les rues proches d'écoles ou situées dans des secteurs résidentiels. Elle a été mentionnée par les citoyens sur près de trente rues de l'arrondissement.

INTERVENTIONS À METTRE EN ŒUVRE

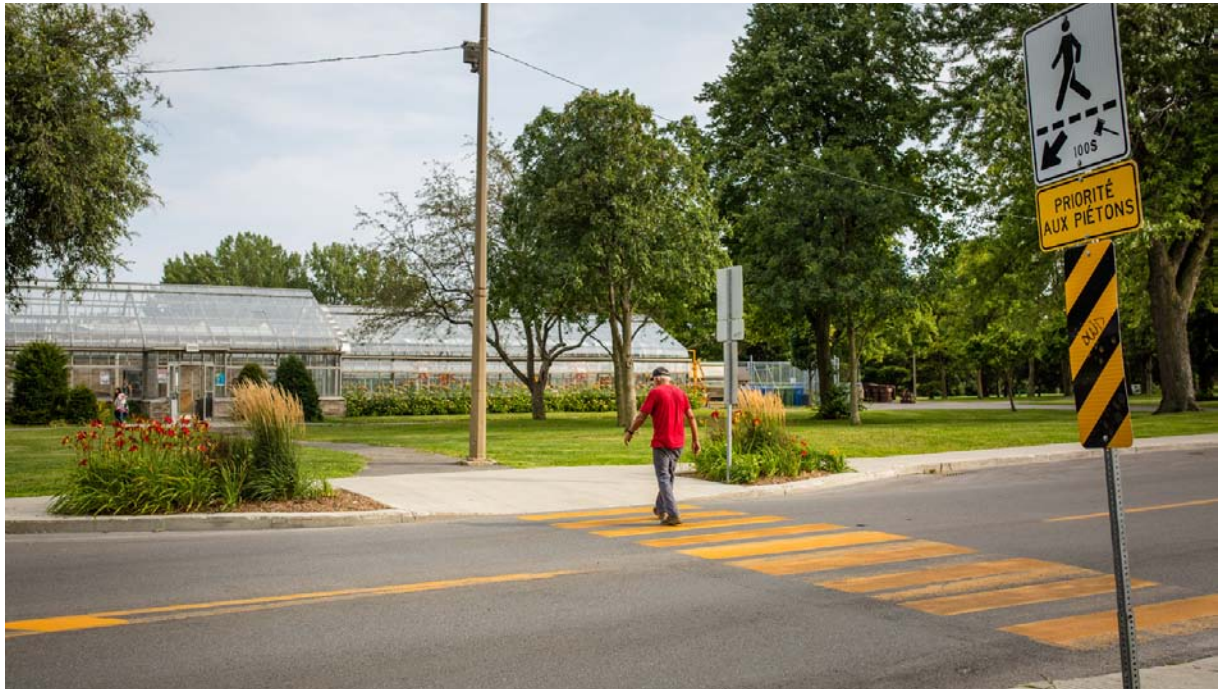
- Réduire la largeur des rues locales pour inciter les véhicules à réduire leur vitesse. Cela peut prendre la forme d'ajout d'aménagements cyclables, de trottoirs plus larges, d'aménagement paysager ou autre mobilier urbain, ou simplement du marquage au sol qui peut s'accompagner de bollards
- Ajouter d'autres mesures d'apaisement de la circulation plus drastiques (comme par exemple des dos-d'âne) selon les résultats obtenus des mesures précédentes mises en place
- Définir une gestion de la circulation aux intersections en adéquation avec la vitesse désirée sur l'axe analysé (cf. action RRS-6.1)
- Assurer la fluidité des principaux axes artériels pour décourager le recours au transit par les rues locales de la part des conducteurs de véhicules motorisés

AXE 3- RÉSEAU ROUTIER ET STATIONNEMENT

ACTION RRS-6.2

Améliorer la sécurité le long des axes routiers

INTERVENTIONS À METTRE EN ŒUVRE



INDICATEURS DE SUIVI

- Nombre de kilomètres de rue équipés de dispositifs de modération de la circulation ;
- Relevés de vitesse.

Références

Consultations publiques réalisées dans le cadre du processus d'élaboration du PLD de Verdun
Plan de développement stratégique de Verdun
Plan de transport de Montréal
Plan d'action en accessibilité universelle de Verdun
Charte du piéton de la Ville de Montréal
Guide technique « Aménagements en faveur des piétons et des cyclistes » de Vélo Québec
Aménagements en faveur des piétons et des cyclistes

MAÎTRES D'OUVRAGES

- Arrondissement de Verdun

PARTENAIRES

- Ville de Montréal

AUTRES FICHES LIÉES

SQV-1.1 : Poursuivre le déploiement de mesures de sécurisation des abords des écoles
SQV-1.2 : Sensibiliser les usagers à la sécurité routière
SQV-1.3 : Améliorer la sécurité des traverses piétonnes signalisées
SQV-1.4 : Améliorer la sécurité des cyclistes aux intersections
SQV-2.2 : Repenser l'aménagement de la rue Wellington
RRS-6.1 : Améliorer la sécurité aux intersections
RRS-7.1 : Repenser la hiérarchie du réseau routier existant de l'arrondissement
RRS-7.3 : Améliorer en continu le programme d'entretien des infrastructures routières

LIEUX DE MISE EN ŒUVRE PRIORITAIRES

- Aux abords des écoles — Années
- Aux abords des parcs et centres de la petite enfance — Années
- En amont des intersections rapportées comme accidentogènes par le SPVM ; — Années
- Aux autres endroits mentionnés comme problématiques. — Années

AXE 3- RÉSEAU ROUTIER ET STATIONNEMENT

ACTION RRS-7.1

Repenser la hiérarchie du réseau routier existant

ENJEUX

- Sentiment d'insécurité et d'inconfort des usagers des réseaux de transport sur certains axes névralgiques
- Problématiques de circulation de transit sur les rues locales
- Impacts environnementaux des transports routiers

OBJECTIFS

- Améliorer la sécurité et favoriser les déplacements de tous les usagers et celle des piétons et des cyclistes en particulier
- Favoriser l'implantation de mesures d'apaisement de la circulation dans les rues locales dans le but de réduire la circulation de transit et la vitesse
- Canaliser la circulation de transit sur les axes identifiés à cet effet

CONTEXTE

L'arrondissement de Verdun présente la caractéristique d'être bordé au nord par le corridor de l'autoroute 15 et de disposer de trois accès directs à cette autoroute. De plus, un quatrième accès est situé à proximité de l'arrondissement, du côté ouest du canal de l'Aqueduc. La carte du réseau artériel de la Ville de Montréal fait état de plusieurs axes structurants dans l'arrondissement de Verdun, tant dans l'axe nord-sud qu'est-ouest, sur l'île de Montréal et sur l'Île-des-Sœurs. Cependant, une problématique de vitesse excessive et conséquemment de sécurité est rapportée sur ces axes structurants. La géométrie non traditionnelle de certaines intersections du réseau routier de Verdun contribue également au sentiment d'inconfort pour toutes les catégories d'usagers. Par ailleurs, les nombreux travaux de construction majeurs ayant cours actuellement à proximité de l'arrondissement, comme la construction du nouveau Pont Champlain et la reconstruction de l'échangeur Turcot, entraînent de sévères modifications à l'accessibilité de l'arrondissement. En effet, les chemins de détour et les modifications du tracé habituel des rues du réseau occasionnent une congestion supplémentaire. Cette situation génère une demande accrue sur les rues locales de l'arrondissement par des automobilistes qui essaient de contourner les points et axes congestionnés.

INTERVENTIONS À METTRE EN ŒUVRE

- Étudier et consulter les citoyens sur la possibilité de modifier la fonction (hiérarchie) et le sens de circulation de certains axes afin de gérer plus stratégiquement et efficacement les déplacements, plus particulièrement lors de la planification des travaux
- Revoir et bonifier régulièrement les plans de gestion et d'atténuation des impacts sectoriels des travaux routiers dans l'arrondissement et de sa périphérie en collaboration avec tous les partenaires (Action RRS-7.2)
- Améliorer la fluidité et les conditions de circulation sur les axes routiers structurants de l'arrondissement dans le but de les optimiser et d'augmenter leur attractivité pour les véhicules

AXE 3- RÉSEAU ROUTIER ET STATIONNEMENT

ACTION RRS-7.1

Repenser la hiérarchie du réseau routier existant

INTERVENTIONS À METTRE EN ŒUVRE

- Définir des aménagements et une signalisation adaptés pour réduire le transit dans les rues locales et les ruelles et accroître le confort des résidents (présence policière, mesures d'atténuation de la vitesse, etc.)

Références

Consultations publiques réalisées dans le cadre du processus d'élaboration du PLD de Verdun

Charte du piéton de la Ville de Montréal

Plan de développement stratégique de Verdun

MAÎTRES D'OUVRAGES

- Arrondissement de Verdun

PARTENAIRES

- Ville de Montréal
- SPVM
- MTMDET
- KPH, IC et SSL

INDICATEURS DE SUIVI

- Nombre de plaintes concernant le transit (réduction)

AUTRES FICHES LIÉES

SQV-1.3 : Améliorer la sécurité des traverses piétonnes signalisées

SQV-1.4 : Améliorer la sécurité des cyclistes aux intersections

TAC-4.1 : Repenser la trame du réseau cyclable existant et futur

RRS-6.1 : Améliorer la sécurité aux intersections

RRS-6.2 : Améliorer la sécurité le long des axes routiers

MISES EN GARDE

- La reconsidération de la hiérarchie du réseau routier décrite dans cette fiche doit être réalisée conjointement avec les mesures présentées dans les fiches liées pour une efficacité maximale, notamment en ce qui concerne la reconfiguration du réseau cyclable
- Les impacts de la mise en place de mesures d'apaisement de la circulation doivent être suivis et analysés afin de minimiser le potentiel de transfert du problème de transit et de vitesse vers d'autres rues locales parallèles
- L'amélioration de la fluidité des conditions de circulation ne doit pas se faire au détriment de la sécurité des autres usagers

AXE 3- RÉSEAU ROUTIER ET STATIONNEMENT

ACTION RRS-7.2

Coordonner les travaux d'infrastructures de Verdun, en cours ou projetés

ENJEUX

- Problèmes de congestion et manque d'accessibilité lors de travaux simultanés non coordonnés entre eux
- Absence d'information concernant l'état de la circulation du réseau routier de l'arrondissement et des axes routiers majeurs reliés

OBJECTIFS

- Atténuer l'impact des différents travaux sur le réseau routier de l'arrondissement
- Améliorer la diffusion d'informations pour permettre aux Verdunois de mieux planifier et réaliser leurs trajets

CONTEXTE

Actuellement, deux projets majeurs d'infrastructures ayant une portée régionale affectent ce secteur de la région de Montréal : le projet du nouveau pont Champlain et le projet de l'échangeur Turcot. Les travaux et entraves combinés de ces deux projets ont un impact très important sur les conditions de circulation actuelles dans l'arrondissement de Verdun, dont le nombre d'accès routiers est limité (viaducs et ponts), et plus particulièrement pour l'Île-des-Sœurs. Les entraves mises en place pour les travaux occasionnent des détours, des pertes de capacité et de la congestion. Les accès du nord-ouest de l'arrondissement et de L'Île-des-Sœurs sont plus particulièrement affectés.

Une gestion proactive des impacts est un élément essentiel à considérer pour maintenir des conditions acceptables pour tous les usagers, malgré la présence de chantiers majeurs à proximité. Ces grands chantiers, bien que hors de la responsabilité de l'arrondissement, ont un impact conséquent sur le réseau verdunois et doivent être pris en considération lors de la planification des travaux internes à l'arrondissement. Cet impact est encore plus grand à Verdun dont le nombre d'accès routiers est limité (viaducs et ponts).

La quantité importante d'intervenants nécessite également une attention soutenue de la part de l'arrondissement et une excellente coordination avec les diverses parties prenantes, entre autres les riverains, la SPVM, le MTMDET (CIGC), Les ponts Jacques-Cartier et Champlain Incorporée (PJCCI), IC et SSL, les arrondissements voisins concernés, la STM, la Ville de Montréal (SIVT et CGMU).

INTERVENTIONS À METTRE EN ŒUVRE

- Analyser les enjeux possibles pour chaque projet d'infrastructure de Verdun afin de déterminer les parties prenantes et la stratégie de communication à utiliser selon la nature des travaux, la durée, la localisation et surtout, l'ampleur des inconvénients occasionnés aux usagers ainsi qu'aux résidents, commerces et institutions touchées par les travaux
- Définir des mesures de maintien de la circulation intégrant l'ensemble des projets d'infrastructure en cours dans l'arrondissement, en respectant les priorités liées à la hiérarchie routière de l'arrondissement

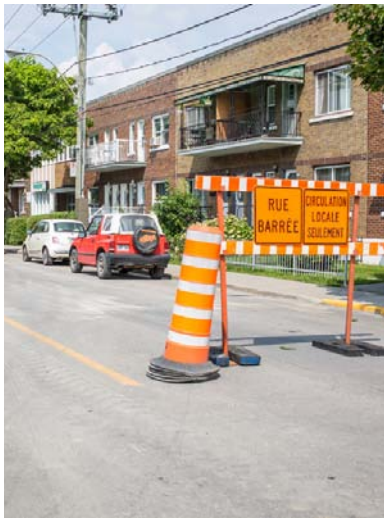
AXE 3- RÉSEAU ROUTIER ET STATIONNEMENT

ACTION RRS-7.2

Coordonner les travaux d'infrastructures de Verdun, en cours ou projetés

INTERVENTIONS À METTRE EN ŒUVRE

- Maintenir une liaison régulière avec les autres maîtres d'oeuvre de projets affectant les déplacements des citoyens de l'arrondissement de Verdun afin de prendre en compte les impacts de ces travaux (notamment les travaux majeurs de l'échangeur Turcot et ceux du nouveau pont Champlain)
- Informer la population des scénarios de maintien de la circulation, des mesures d'atténuation et des choix des itinéraires de détour pour les travaux d'infrastructure de Verdun et collaborer avec les maîtres d'ouvrage du chantier du Nouveau pont Champlain
- Prévoir différents outils de communication pour les chantiers d'infrastructures de l'arrondissement : avis aux résidents, panneaux de chantier, panneaux à message variable, les sites Internet et les campagnes radiophoniques, réseaux sociaux, etc.
- Collaborer avec les partenaires à la mise en place et au maintien d'un lien avec la population par le comité de bon voisinage et la tenue de séances d'informations publiques



MISES EN GARDE

Les aléas du déroulement des multiples chantiers de construction combinés à ceux des travaux de réfection et d'entretien du réseau municipal représentent des conditions variables. Les conditions de météo ne sont qu'une seule variable pouvant affecter les divers calendriers des travaux. Ainsi, les scénarios de maintien de la circulation requièrent un suivi strict, voire journalier. Les équipes de gestion de la circulation se doivent donc de faire preuve de résilience en planifiant des plans de rechange en fonction des risques potentiels auxquels sont exposés les différents chantiers.

La maîtrise d'ouvrage des travaux du nouveau pont Champlain est assurée par le consortium SSL et Infrastructure Canada qui planifient et coordonnent ces travaux avec les partenaires, dont l'arrondissement. La maîtrise d'ouvrage de l'échangeur Turcot est assurée par le MTMDET et KPH Turcot.

Références

Plan de développement stratégique de Verdun

Programme triennal d'investissement de l'arrondissement de Verdun

Programmation du chantier du nouveau pont Champlain

Programmation du chantier du nouvel échangeur Turcot

MAÎTRES D'OUVRAGES

- Arrondissement de Verdun (travaux d'infrastructures de Verdun)

PARTENAIRES

- Ville de Montréal (SIVT et CGMU)
- STM et SPVM
- Vélo-Québec
- MTMDET (CIGC)
- KPH, IC et SSL
- PJCCI
- CDPQ Infra

INDICATEURS DE SUIVI

- Campagnes de diffusion des mesures de maintien de la circulation et nombre de citoyens rejoints
- Nombre de PMV installés sur l'arrondissement
- Nombre de plaintes de citoyens reliées aux travaux (réduction)

AUTRES FICHES LIÉES

- Toutes les actions impliquant des travaux d'infrastructures avec des entraves sur les réseaux piétons, cyclables et routiers de Verdun et utilisés par ses résidents, ses travailleurs et ses visiteurs.

LIEUX DE MISE EN ŒUVRE PRIORITAIRES

- Travaux ayant un impact sur les accès de l'arrondissement

Années

- Travaux ayant un impact sur le réseau artériel

Années

AXE 3- RÉSEAU ROUTIER ET STATIONNEMENT

ACTION RRS-7.3

Améliorer en continu le programme d'entretien des infrastructures routières

ENJEUX

- Marquage a refaire régulièrement pour assurer sa visibilité et son respect
- Besoin de maintenir la qualité de la chaussée dans un état optimal

OBJECTIFS

- Formuler un plan intégré d'entretien saisonnier et effectuer la planification budgétaire en conséquence.

CONTEXTE

L'arrondissement de Verdun, en collaboration avec la Ville de Montréal, a la responsabilité d'entretenir la qualité des infrastructures routières sur son territoire. Chaque année, plusieurs centaines de milliers de dollars sont investis dans ce but. Ces travaux obligatoires occasionnent cependant des désagréments pour la population lors de leur réalisation, nécessitant d'optimiser la programmation des travaux impliquant des fermetures de rue ou d'intersection.

L'entretien des infrastructures routières peut aller de la simple réfection de marquage à la réhabilitation complète de la rue, équipements souterrains inclus. Dans tous les cas, cet entretien doit être planifié et réalisé régulièrement, en coordination avec les autres travaux prévus de l'arrondissement.

INTERVENTIONS À METTRE EN ŒUVRE

- Mise à jour annuelle du plan d'entretien des infrastructures routières, en intégrant les différents projets du PTI de l'arrondissement (ajout de saillies de trottoir, révision de la géométrie et/ou du marquage, etc.) et en coordonnant avec le calendrier planifié pour les chantiers majeurs des partenaires (MTMDET et IC) et des arrondissements voisins
- Réaliser la planification intégrée de l'entretien saisonnier et diffuser rapidement cette information au moyen de campagnes publicitaires dans le but d'informer les résidents des travaux à venir (affiches, messages radio, presse, dépliants, etc.) (cf. RRS-7.2)
- Suivi mensuel et mise à jour ponctuelle au besoin selon l'évolution des calendriers des travaux
- Mettre en place des mesures d'atténuation et de maintien de la circulation durant les travaux qui prennent en compte les besoins particuliers des usagers à mobilité réduite

AXE 3- RÉSEAU ROUTIER ET STATIONNEMENT

ACTION RRS-7.3

Améliorer en continu le programme d'entretien des infrastructures routières

INTERVENTIONS À METTRE EN ŒUVRE

MAÎTRES D'OUVRAGES

- Arrondissement de Verdun
- Ville de Montréal

PARTENAIRES

- SPVM
- MTMDET
- Ville de Montréal (CSEM)
- HQ, GM, BELL
- KPH, IC et SSL

INDICATEURS DE SUIVI

- Nombre de tronçons et/ou intersections dont la réfection a été faite en intégrant d'autres projets

AUTRES FICHES LIÉES

TAC-3.2 : Améliorer en continu l'entretien du réseau piétonnier

TAC-4.3 : Améliorer en continu l'état du réseau cycliste

RRS-6.2 : Améliorer la sécurité le long des axes routiers

RRS-7.2 : Coordonner tous les travaux d'infrastructures de Verdun en cours ou projetés (arrondissement, municipal, provincial, fédéral)

LIEUX DE MISE EN ŒUVRE PRIORITAIRES

Années

Références

Consultations publiques réalisées dans le cadre du processus d'élaboration du PLD de Verdun

Programme de réfection routière de l'arrondissement de Verdun

Plan de développement stratégique de Verdun

Charte du piéton de la Ville de Montréal

Plan d'action en accessibilité universelle de Verdun

AXE 3- RÉSEAU ROUTIER ET STATIONNEMENT

ACTION RRS-8.1

Mettre en valeur les stationnements hors rue

ENJEUX

- Stationnements municipaux non utilisés à leur pleine capacité
- Problématiques de stationnement sur rue rapportées à plusieurs reprises
- Problématique de sécurité au stationnement du parc Adrien-D.-Archambault pour les marcheurs et cyclistes, à cause des manœuvres de véhicules se garant ou quittant le stationnement

OBJECTIFS

- Accroître l'utilisation des parcs de stationnement municipaux existants
- Améliorer la sécurité du stationnement du parc Adrien-D.-Archambault

CONTEXTE

Vingt-huit parcs de stationnement municipaux extérieurs et un stationnement à étages payants se trouvent dans l'arrondissement de Verdun. Environ 1 800 places de stationnement hors rue y sont disponibles. La grande majorité des parcs municipaux sont situés dans le secteur Wellington-De-L'Église et trois parcs municipaux sont situés dans le secteur Desmarchais. L'Île-des-Sœurs compte deux parcs municipaux qui totalisent 149 cases de stationnement payant. Malgré cette offre considérable, dont notamment celle du stationnement étagé de la rue Éthel, en général les parcs municipaux ne sont pas utilisés à leur pleine capacité.

Par ailleurs, l'aménagement du stationnement situé à l'intersection boul. de la Forêt / parc Adrien-D. Archambault est non sécuritaire. Sa configuration génère des conflits entre les piétons, cyclistes et automobilistes, spécialement lors des évènements au parc où l'achalandage est accru.

INTERVENTIONS À METTRE EN ŒUVRE

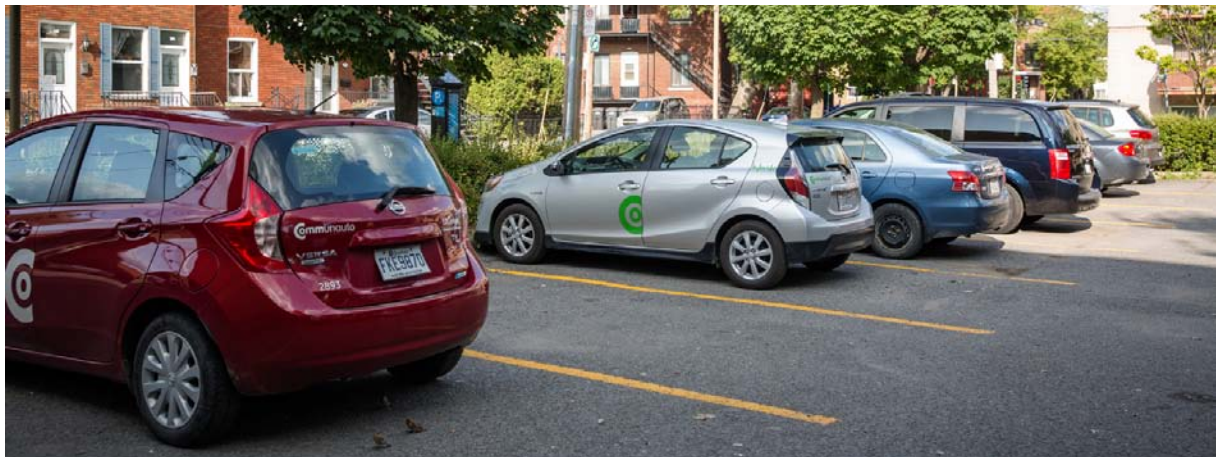
- Mettre en valeur les stationnements municipaux :
  - Mettre en valeur le stationnement étagé de la rue Éthel qui offre un accès direct sur la promenade Wellington, ainsi que les autres parcs de stationnement municipaux situés à proximité de la promenade Wellington
  - Implanter des systèmes de jalonnement dynamique afin d'informer les conducteurs en temps réel sur les disponibilités de places des stationnements, minimalement aux sites les plus stratégiques ainsi que les indications adéquates pour y accéder
- Doter les stationnements publics de bornes d'alimentation et réserver ces espaces pour les véhicules électriques, ainsi que des espaces réservés aux voitures partagées, covoiturage, etc.
- Réviser la géométrie et de l'accès du parc Adrien-D. Archambault et de ses accès pour régler les problématiques de sécurité

AXE 3- RÉSEAU ROUTIER ET STATIONNEMENT

ACTION RRS-8.1

Mettre en valeur les stationnements hors rue

INTERVENTIONS À METTRE EN ŒUVRE



Références

Consultations publiques réalisées dans le cadre du processus d'élaboration du PLD de Verdun
Plan de développement stratégique de Verdun
Politique de stationnement de la Ville de Montréal

MAÎTRES D'OUVRAGES

- Arrondissement de Verdun

PARTENAIRES

- Ville de Montréal
- Stationnement de Montréal

INDICATEURS DE SUIVI

- Taux d'occupation de stationnement hors rue
- Nombre de plaintes / incidents (réduction) au niveau du parc Adrien-D.-Archambault
- Taux de rotation du stationnement sur rue (augmentation) sur les rues mentionnées comme problématiques par les citoyens

AUTRES FICHES LIÉES

RRS-8.2 : Améliorer la réglementation de stationnement sur rue
RRS-8.3 : Revitaliser le stationnement étagé de la rue Éthel

LIEUX DE MISE EN ŒUVRE PRIORITAIRES

- Stationnement étagé sur la rue Éthel (RRS-8.3 en complément)

Années

- Stationnement du parc Adrien-D. Archambault

Années

- Autres stationnements hors rue municipaux

Années

AXE 3- RÉSEAU ROUTIER ET STATIONNEMENT

ACTION RRS-8.2

Améliorer la réglementation de stationnement sur rue

ENJEUX

- Taux d'occupation des espaces de stationnement sur rue très élevé et faible taux de rotation, particulièrement à proximité des pôles générateurs de déplacements
- Interdiction du stationnement de nuit sur certains tronçons situés à proximité de secteurs résidentiels
- Stationnement délinquant des camions de livraison créant des problématiques de visibilité et de sécurité

OBJECTIFS

- Optimiser l'offre de stationnement existante
- Améliorer l'offre de stationnement pour les besoins particuliers (livraison, débarcadère, motocyclettes)

CONTEXTE

L'arrondissement de Verdun, d'après les données recueillies par Statistique Canada, a connu une croissance d'emplois de 14% entre 2006 et 2010. Cette croissance et la présence de nombreux générateurs de déplacements (stations de métro, écoles et hôpitaux) génèrent une demande de stationnement importante qui nécessite une offre adaptée aux différents usages et besoins.

À cela s'ajoute l'occupation temporaire du stationnement sur rue comme par exemple en été lors de l'installation de terrasses, ou lors de la tenue d'évènements particuliers.

L'occupation du stationnement sur rue par des non-résidents, vraisemblablement des travailleurs, dans les secteurs suivants pose des problèmes de disponibilité pour les résidents consultés :

- Centre d'hébergement Champlain (rue Crawford, rue Leclair) ;
- Hôpital de Verdun (rues à l'intérieur d'un rayon de 500 mètres) ;
- Commerces de Wellington, station de métro de Verdun (quadrilatère av. Bannantyne/rue Willibrord/boul. LaSalle/ rue Argyle et à proximité de la rue Gordon) ;
- Station de métro Jolicoeur (quadrilatère boul. Champlain/5e avenue/ 6e avenue/av. Bannantyne) ;
- Institut mental Douglas (rue Stephens) ;
- Développement immobilier de la Pointe Nord (rue Jacques-le Ber, rue de la Rotonde, ch. de la Pointe Nord)
- rue Fayolle (limite du secteur autorisé Automobile).

INTERVENTIONS À METTRE EN ŒUVRE

- Soutenir des programmes-employeurs pour faire la promotion de l'utilisation des modes alternatifs à l'automobile (transport collectif, transport actif, covoiturage) par les travailleurs de l'arrondissement de Verdun et potentiellement diminuer l'occupation des espaces de stationnement sur rue par les non-résidents
- Revoir et élargir au besoin les zones de stationnement sur rue réservé aux résidents dans les secteurs problématiques

AXE 3- RÉSEAU ROUTIER ET STATIONNEMENT

ACTION RRS-8.2

Améliorer la réglementation de stationnement sur rue

INTERVENTIONS À METTRE EN ŒUVRE

- Réviser la réglementation de stationnement sur rue de l'arrondissement pour répondre à la demande des usagers spécifiques en désignant les zones aux fins suivantes :
  - > ajout de zones de livraison
  - > intégration de zones débarcadères
  - > espaces de stationnement dédiés aux motocyclettes
  - > espaces de stationnement dédiés aux véhicules d'autopartage et véhicules en libre-service
  - > évaluer la possibilité d'augmenter les restrictions du stationnement dans les secteurs résidentiels (S.R.R.R.) avec des problématiques de disponibilité
- Ajouter des bornes de recharge pour les véhicules électriques
- Étudier et revoir au besoin la tarification du stationnement sur rue à proximité des grands générateurs
- Assurer le respect de la réglementation de stationnement par une présence policière fréquente, mais aléatoire, et renforcer les pénalités en cas de comportement délinquant en matière de stationnement.

Références

Consultations publiques réalisées dans le cadre du processus d'élaboration du PLD de Verdun

Plan de développement stratégique de Verdun

Politique de stationnement de la Ville de Montréal

Stratégie d'électrification des transports

MAÎTRES D'OUVRAGES

- Ville de Montréal
- Stationnement Montréal

PARTENAIRES

- Arrondissement de Verdun

INDICATEURS DE SUIVI

- Nombre de plaintes (réduction)
- Nombre d'infractions relevées (réduction)
- Nombre de cases de stationnement révisées

AUTRES FICHES LIÉES

SQV-1.1 : Poursuivre le déploiement de mesures de sécurisation des abords des écoles

SQV-1.3 : Améliorer la sécurité des traverses piétonnes signalisées

SQV-1.4 : Améliorer la sécurité des cyclistes aux intersections

TAC-4.1 : Repenser la trame du réseau cyclable existant et futur

RRS-6.1 : Améliorer la sécurité aux intersections

RRS-6.2 : Améliorer la sécurité le long des axes routiers

RRS-7.1 : Repenser la hiérarchie du réseau routier existant de l'arrondissement

LIEUX DE MISE EN ŒUVRE PRIORITAIRES

- Rue de Verdun

- Rue Wellington

- À proximité des stations de métro et de l'hôpital de Verdun

AXE 3- RÉSEAU ROUTIER ET STATIONNEMENT

ACTION RRS-8.3

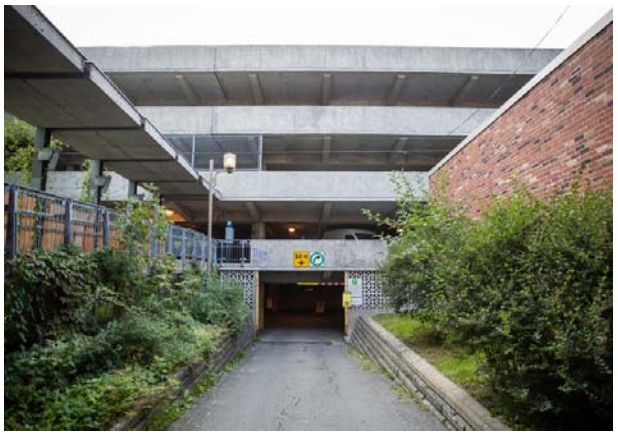
Revitaliser le stationnement étagé de la rue Éthel

ENJEUX

- Site de stationnement méconnu par les conducteurs en général
- Potentiel sous-utilisé de cet emplacement multi-étagé
- Sentiment d'insécurité chez les utilisateurs
- Besoin d'espaces de stationnement appelé à augmenter en tenant compte des projets développés à proximité (commerces, plage, place publique)
- Détérioration de l'état structural du stationnement étagé (pérennité de la structure)

OBJECTIFS

- Optimiser l'utilisation des espaces de stationnement disponibles et du stationnement Ethel en particulier
- Augmenter le sentiment de sécurité des usagers du site Ethel
- Mettre en valeur le stationnement étagé
- Créer un environnement favorisant l'utilisation diversifiée du stationnement Ethel



CONTEXTE

Situé dans le centre-ville de Verdun avec un accès direct au centre de l'artère commerciale de la Promenade Wellington, le stationnement Ethel est constitué d'une structure ouverte à étage avec 9 demi-niveaux. Cette infrastructure qui a été construite à la fin des années 1970 est méconnue et les derniers investissements importants datent de nombreuses années. Des travaux d'entretien et de maintien de cette infrastructure imposante s'imposent.

Les étages supérieurs bénéficient d'une magnifique vue périphérique dont notamment sur le centre-ville. Divers projets y ont été proposés ; le dernier consiste à transformer les étages supérieurs en un nouvel espace citoyen novateur, le Camp Ethel.

La gestion du stationnement sera transférée à une instance à être désignée par la ville de Montréal. Elle relève présentement de l'arrondissement.

INTERVENTIONS À METTRE EN ŒUVRE

- Réaliser les travaux d'entretien visant à préserver la structure tels que le remplacement de la membrane d'étanchéité
- Réaliser les interventions nécessaires afin d'augmenter le sentiment de sécurité :
  - amélioration de l'éclairage
  - réaménagement des espaces clos des escaliers
- Ajouter des panneaux d'affichage dynamique sur la rue Wellington pour indiquer la disponibilité des espaces du stationnement de la rue Éthel (cf. Action RRS-8.1: Mettre en valeur les stationnements hors rue)
- Installer des panneaux de signalisation directionnelle vers le stationnement en provenance de l'Auditorium de Verdun et de la plage
- Revoir la tarification du stationnement sur rue à proximité des grands générateurs

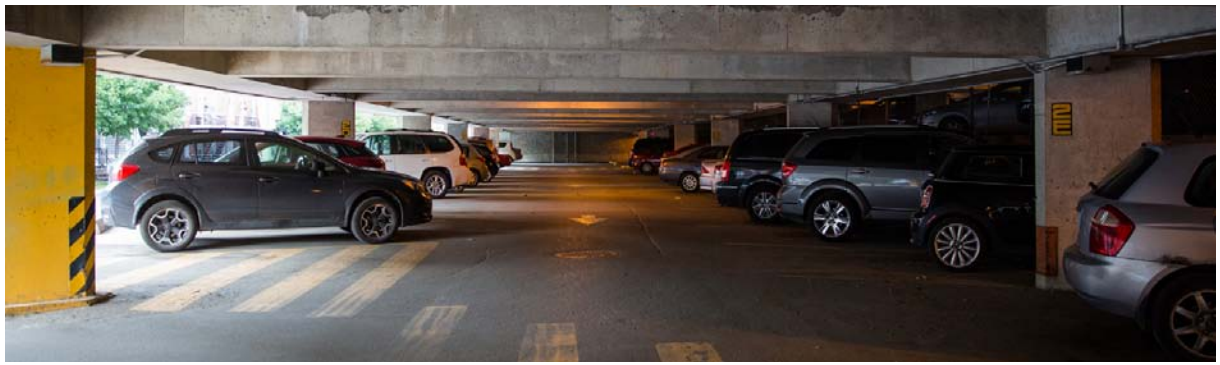
AXE 3- RÉSEAU ROUTIER ET STATIONNEMENT

ACTION RRS-8.3

Revitaliser le stationnement étagé de la rue Éthel

INTERVENTIONS À METTRE EN ŒUVRE

- S'assurer du respect de la réglementation de stationnement par une présence policière fréquente, mais aléatoire, et renforcer les pénalités en cas de comportement délinquant en matière de stationnement



MAÎTRES D'OUVRAGES

- Ville de Montréal

PARTENAIRES

- Arrondissement de Verdun
- Stationnement Montréal (à confirmer)
- SDC de la Promenade Wellington

INDICATEURS DE SUIVI

- Taux d'occupation et taux de rotation de l'usage des espaces de stationnement
- Achalandage quotidien et hebdomadaire moyen

AUTRES FICHES LIÉES

RRS-8.1: Mettre en valeur les stationnements hors rue

RRS-8.2: Améliorer la réglementation de stationnement sur rue

Références

Consultations publiques réalisées dans le cadre du processus d'élaboration du PLD de Verdun
Plan de développement stratégique de Verdun
Politique de stationnement de la Ville de Montréal

6. MISE EN ŒUVRE, SUIVI ET RÉVISION DU PLD

La mise en œuvre du plan local de déplacement de l'arrondissement de Verdun est un processus planifié sur les prochaines cinq années que couvre le plan. Dans le cadre de la mise en oeuvre des actions, la définition et les précisions apportées aux projets qu'elles comportent devront prendre en compte les différents programmes de la Ville de Montréal à cet effet dont notamment les suivants:

- programme des rues piétonnes et partagées
- programme des quartiers verts
- programme des promenades urbaines

Il est à noter que parallèlement à l'élaboration de ce PLD, l'arrondissement à déjà amorcé la réalisation de certaines interventions du PLD, comme par exemple la mise en oeuvre de marquage innovant aux abords des écoles. En outre l'arrondissement prévoit déjà mener plusieurs consultations relativement à certains sujets abordés dans les fiches, comme par exemple la modification du sens de circulation de certaines rues.

Le suivi de la réalisation des objectifs doit être effectué à des échelles différentes selon l'action visée. À cet effet, les indicateurs de suivi indiqués sur chacune des fiches permettent d'évaluer le niveau d'avancement de chaque action, selon des méthodes quantitatives. À l'échelle de l'arrondissement, l'évolution des caractéristiques de la mobilité pourra être évaluée à l'aide d'outils comme l'enquête OD, réalisée tous les cinq ans par l'Agence Métropolitaine de Transport. De plus, des sondages réguliers portant sur le niveau de satisfaction des citoyens en regard du déploiement des actions permettront à l'arrondissement d'ajuster au besoin les actions planifiées. Typiquement et minimalement, le recours à des groupes cibles lors du test des mesures proposées en laboratoire et dans le cours de l'évaluation des résultats des projets-pilotes en sont des exemples.

Outre le suivi de la mise en œuvre du plan local de déplacement, il est essentiel de mettre à jour le PLD sur une base régulière. Cette mise à jour permettra de faire évoluer le PLD en fonction du niveau de réalisation de chaque action et de le garder en adéquation avec les résultats obtenus, l'évolution de l'arrondissement et les orientations visées.

Étant donné que le PLD a une portée de cinq ans, un bilan de réalisation plus formel devrait être réalisé au terme des premiers quatre ans, pour permettre la révision du PLD en cours et la finalisation d'une version révisée avant le terme couvert, en vue d'initier le cycle suivant d'actions.

LISTE DES ABRÉVIATIONS

CDPQ Infra : Caisse de Dépôt et de Placement du Québec - Infrastructures
CIGC : Centre Intégré de Gestion de la Circulation (MTMDET)
CGMU : Centre de Gestion de la Mobilité Urbaine (Ville de Montréal)
CMM : Communauté Métropolitaine de Montréal
CPE : Centre de la petite enfance
CSLBP : Commission Scolaire Lester-B.-Pearson
CSMB : Commission Scolaire Marguerite-Bourgeoys
CSR : Code de la Sécurité Routière
GM : Gaz Métro
HQ : Hydro-Québec
IC : Infrastructure Canada
IDS : Île-des-Soeurs
KPH : Consortium Kiewit Parsons Holcium Turcot
MTMDET : Ministère du Transport, de la Mobilité Durable et de l'Électrification des Transports
PLD : Plan Local de Déplacements
REM : Réseau Électrique Métropolitain
SDC : Société de Développement Commercial
SIVT : Service des Infrastructures, de la Voirie et des Transports (Ville de Montréal)
SMVT : Service de la Mise en Valeur du Territoire (Ville de Montréal)
SPVM : Service de Police de la Ville de Montréal
S.R.R.R. : Stationnement sur Rue Réservé aux Résidents
SSL : Signature Saint-Laurent
STM : Société de Transport de Montréal
VUS : Véhicule Utilitaire Sport

ANNEXE A

Cartes synthèses du portrait et diagnostic de l'arrondissement de Verdun

ANNEXE A-1 : SYNTHÈSE DES PROBLÉMATIQUES SE RAPPORTANT À LA MARCHE

ANNEXE A-2 : SYNTHÈSE DES PROBLÉMATIQUES SE RAPPORTANT AU VÉLO

ANNEXE A-3 : SYNTHÈSE DES PROBLÉMATIQUES SE RAPPORTANT AU TRANSPORT COLLECTIF

ANNEXE A-4 : SYNTHÈSE DES PROBLÉMATIQUES SE RAPPORTANT AU RÉSEAU ROUTIER

ANNEXE A-5 : SYNTHÈSE DES PROBLÉMATIQUES SE RAPPORTANT AU STATIONNEMENT

ANNEXE B

Plans d'aménagements spécifiques aux abords des écoles

PLANS RÉALISÉS PAR L'ARRONDISSEMENT DE VERDUN DANS LE CADRE DE L'APPLICATION DU PLD

FICHES
des interventions
PRÉVUES DANS LES ÉCOLES

Documents préparés par l'arrondissement de Verdun

ÉQUIPE DE RÉALISATION :

Jean Cardin
Simon Cantin
Simon Thouin
Diane Vallée
Céline Vaillancourt
Jude Bergeron
Line Marcotte

En collaboration avec le Service de police de Montréal

Verdun Montréal

EN AVANT *Verdun*

PLAN LOCAL DE DÉPLACEMENTS

Fiche des interventions prévues

Beurling Academy et Verdun Adult and Career Center

SPVM *Le civisme et le respect de la signalisation aux abords des écoles sont les clés du succès du Plan local de déplacements.*

Contexte

Beurling Academy est située dans un secteur où la cohabitation entre les divers usagers pose des défis. La présence d'un grand nombre de jeunes appelés à traverser le boulevard Champlain en raison de l'arrêt d'autobus et du débarcadère des enfants ainsi que le débit et la vitesse de la circulation ont fait partie des nombreux commentaires reçus lors des consultations citoyennes. La largeur du boulevard Champlain et le peu d'arrêts obligatoires ont été mentionnés comme des facteurs favorisant la vitesse. Le respect des traverses piétonnes près du pont Stephens doit être favorisé.

La direction de l'école Beurling Academy ainsi que le conseil d'établissement et l'organisme de participation des parents ont partagé leurs préoccupations lors de rencontres tenues en vue de l'élaboration du Plan local de déplacements. Nous soulignons l'ajout récent du Verdun Adult and Career Center qui entraîne un apport de nouveaux étudiants.

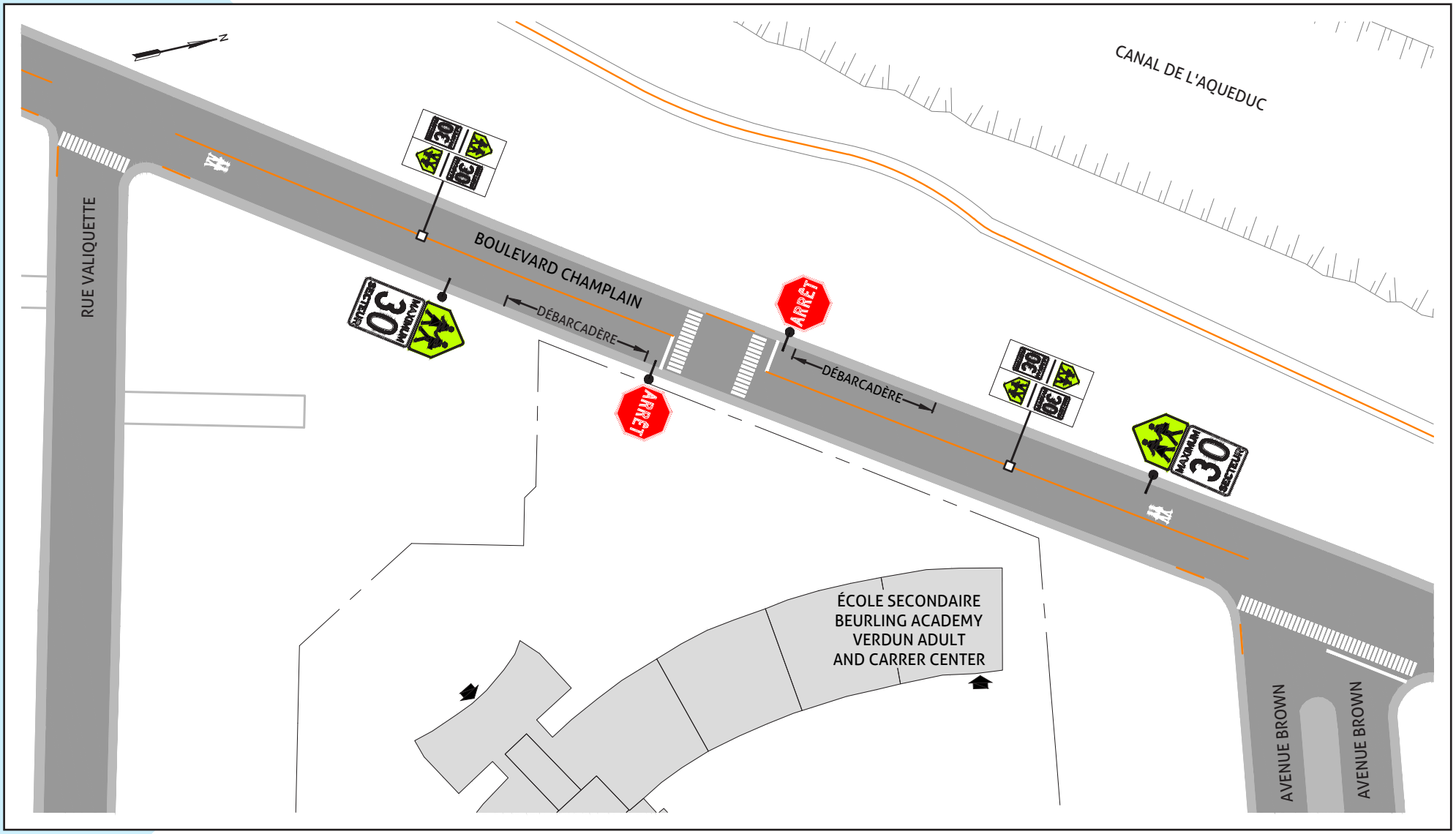
Les interventions proposées visent à favoriser le transport actif et à apaiser la circulation.

Objectifs

- Sécuriser les déplacements des étudiants.
- Augmenter le sentiment de sécurité lors des déplacements actifs aux alentours de l'école.
- Créer un environnement encourageant les déplacements actifs.
- Ralentir la circulation automobile dans le secteur.

Interventions

- Ajout d'un arrêt obligatoire
- Marquage des corridors piétons au croisement du boulevard Champlain et du stationnement de l'école
- Marquage des corridors piétons aux intersections Champlain/Valiquette et Champlain/Brown
- Réduction de la vitesse de 40 km/h à 30 km/h
- Ajout de bollards de type scolaire sur le boulevard Champlain
- Ajout de débarcadères des deux côtés du boulevard Champlain
- Ajout d'un trottoir longeant le boulevard Champlain du côté du canal de l'aqueduc
- Campagne de sensibilisation au respect des règles de stationnement
- Campagne de sensibilisation à la vitesse



PLAN LOCAL DE DÉPLACEMENTS

Fiche des interventions prévues

Écoles Chanoine-Joseph-Théorêt et des Saules rieurs

SPVM *Le civisme et le respect de la signalisation aux abords des écoles sont les clés du succès du Plan local de déplacements.*

Contexte

Les écoles primaires Chanoine-Joseph-Théorêt et des Saules rieurs sont situées dans une zone achalandée fréquentée par les piétons, les cyclistes et les automobilistes. Le partage du réseau pose certains défis signalés lors des consultations. L'ouverture de l'école alternative permettra d'accueillir près d'une centaine de nouveaux élèves.

Leur emplacement sur la 5e Avenue en continuité avec la rue Jolicoeur, entre deux axes importants de déplacements, soit le boulevard Champlain et la rue Bannantyne, génère une quantité importante de véhicules. Le transit des véhicules dans la ruelle a été rapporté. À la suite des travaux de réfection de l'école, des modifications à l'entrée des élèves seront apportées. Un sentiment d'insécurité à certaines intersections et le manque de traverses piétonnes ont été signalés.

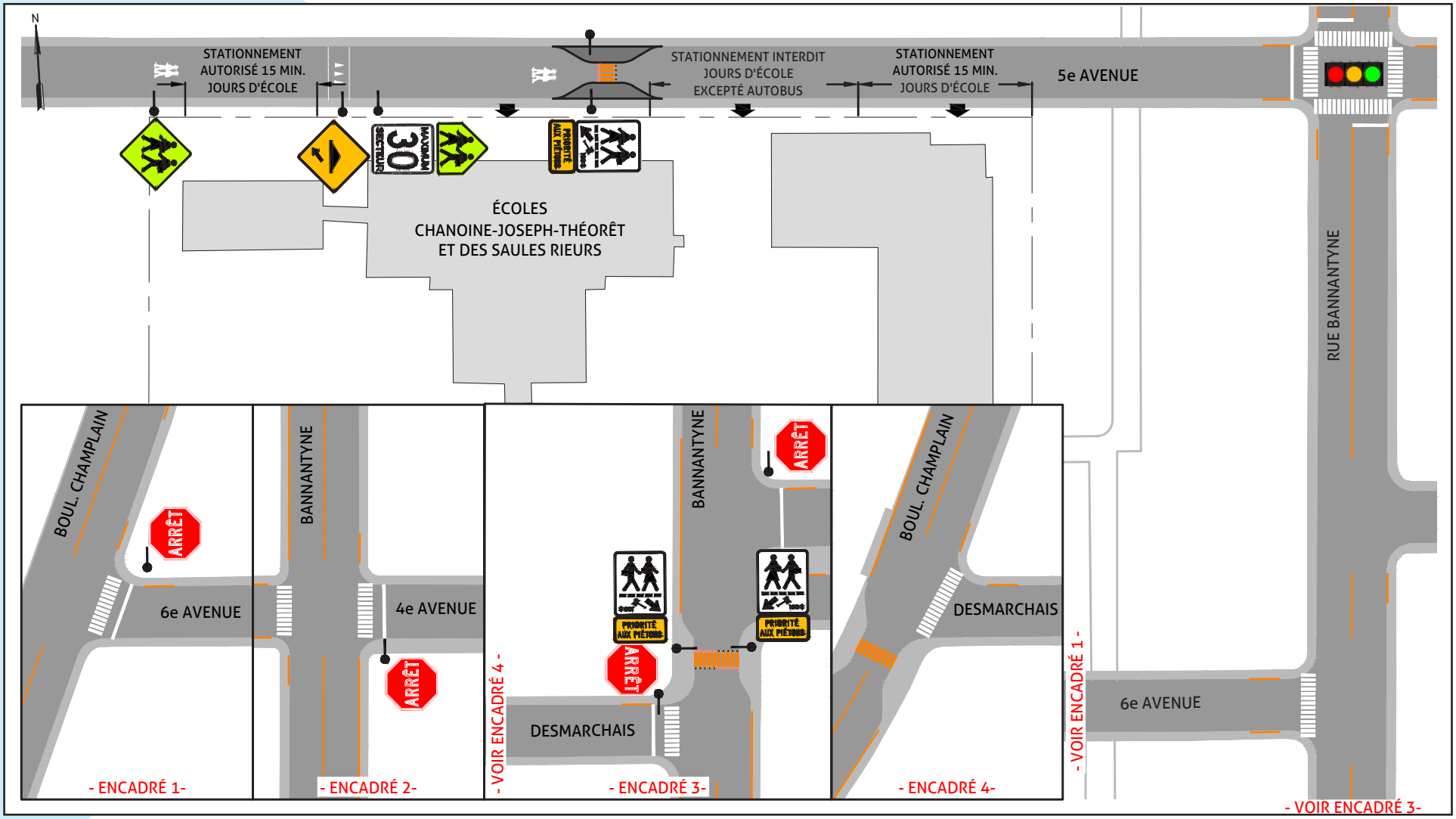
Les interventions proposées visent à favoriser le transport actif et à apaiser la circulation.

Objectifs

- Sécuriser et encourager les déplacements actifs des écoliers.
- Augmenter le sentiment de sécurité lors des déplacements actifs aux alentours de l'école.
- Donner au secteur la signature scolaire verdunoise.
- Ralentir la circulation automobile dans le secteur.

Interventions

- Ajout d'une traverse piétonne protégée sur la 5e Avenue entre le boulevard Champlain et la rue Bannantyne
- Marquage des corridors piétons aux intersections Bannantyne/Desmarchais, Bannantyne/6e Avenue et Bannantyne/4e Avenue
- Marquage des corridors piétons aux intersections Champlain/Desmarchais et Champlain/6e Avenue
- Marquage des traverses piétonnes aux feux de circulation à l'intersection de la rue Bannantyne et de la 5e Avenue
- Marquage ludique de la traverse piétonne protégée sur la rue Bannantyne, au coin de l'avenue Desmarchais
- Ajout d'un dos d'âne sur la 5e Avenue
- Ajout de marquage au sol indiquant une zone scolaire
- Implantation d'une zone réservée pour le stationnement des autobus scolaires sur la 5e Avenue
- Implantation de deux zones de débarcadère 15 minutes sur la 5e Avenue
- Installation de signalisation dans la ruelle rappelant l'interdiction de circulation de transit
- Aménagement d'avancées de trottoir à venir
- Campagne de sensibilisation à l'utilisation des rues pour les piétons et les automobilistes
- Campagne de sensibilisation au respect de la signalisation



PLAN LOCAL DE DÉPLACEMENTS

Fiche des interventions prévues

École Crawford

SPVM *Le civisme et le respect de la signalisation aux abords des écoles sont les clés du succès du Plan local de déplacements.*

Contexte

La consultation publique relative à l'école Crawford a suscité la participation d'une centaine de personnes, en majorité des citoyens du quartier. L'Office de consultation publique de Montréal a reçu vingt et un (21) mémoires et entendu six (6) intervenants lors des séances d'audition des opinions. Les interventions portaient principalement sur le concept architectural de l'école, sur les enjeux de circulation et de transport ainsi que sur l'intégration de l'école dans son milieu de vie.

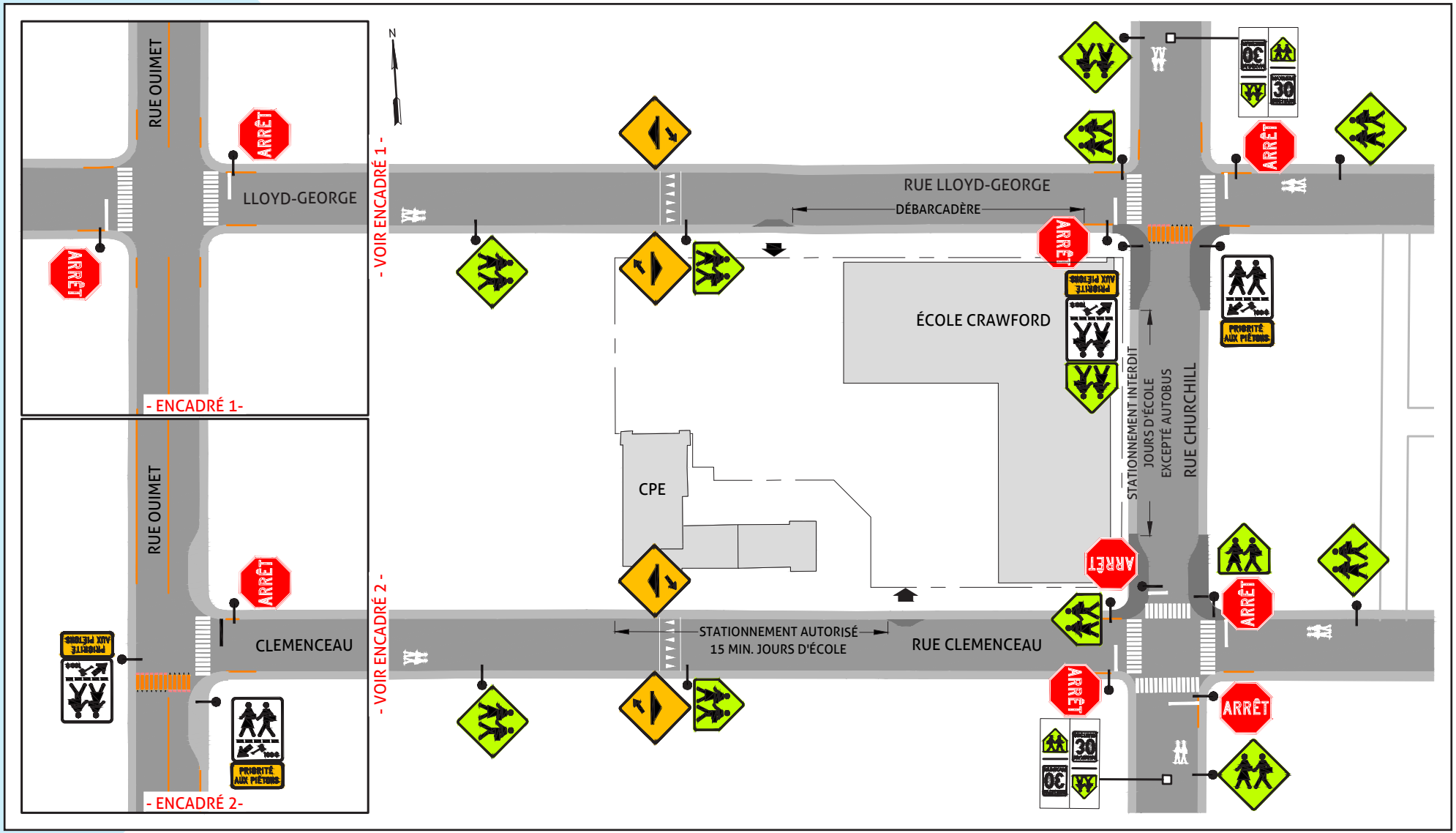
À l'instar de plusieurs participants, l'Office de consultation publique de Montréal a estimé que, malgré une certaine opposition et de nombreuses réserves entendues, il y allait de l'intérêt de la collectivité d'adopter le règlement et de procéder rapidement à la construction de l'école. Dans cet esprit, l'arrondissement s'est penché sur l'aménagement des abords de l'école en vue de son éventuelle construction en respectant les orientations énoncées dans le Plan local de déplacement.

Objectifs

- Sécuriser les déplacements des étudiants.
- Augmenter le sentiment de sécurité lors des déplacements actifs aux alentours de l'école.
- Créer un environnement encourageant les déplacements actifs.
- Ralentir la circulation automobile dans le secteur.

Interventions

- Aménagement d'une zone réservée pour le stationnement des autobus sur la rue Churchill et d'un débarcadère sur la rue Lloyd-George
- Aménagement de passages pour piétons
- Ajout de dos d'âne sur la rue Lloyd-George et la rue Clemenceau
- Aménagement de saillies de trottoirs sur la rue Churchill à l'angle de la rue Clemenceau et de la rue Lloyd-George
- Marquage des corridors piétons
- Marquage ludique des traverses piétonnes
- Ajout de panneaux d'arrêt aux angles de la rue Clemenceau et de la rue Churchill
- Ajout de bollards de type scolaire sur la rue Churchill



PLAN LOCAL DE DÉPLACEMENTS

Fiche des interventions prévues

École primaire Île-des-Sœurs

Le civisme et le respect de la signalisation aux abords des écoles sont les clés du succès du Plan local de déplacements.

Contexte

L'école primaire Île-des-Sœurs est située dans un secteur résidentiel à proximité de nombreux services dont le centre communautaire Elgar et le parc Elgar. Le trottibus de l'école primaire Île-des-Sœurs est l'un des plus actifs au Québec. Favorisant le transport actif, un mémoire à ce sujet fut déposé par le Centre d'écologie urbaine de Montréal dans le cadre des consultations.

Située sur une rue sans issue, la principale problématique vécue est la gestion du grand nombre de véhicules qui viennent déposer les enfants principalement aux heures de pointe en matinée. D'où l'intérêt du trottibus afin de réduire la quantité de véhicules. Le secteur est très fréquenté par les piétons, les cyclistes et les automobilistes.

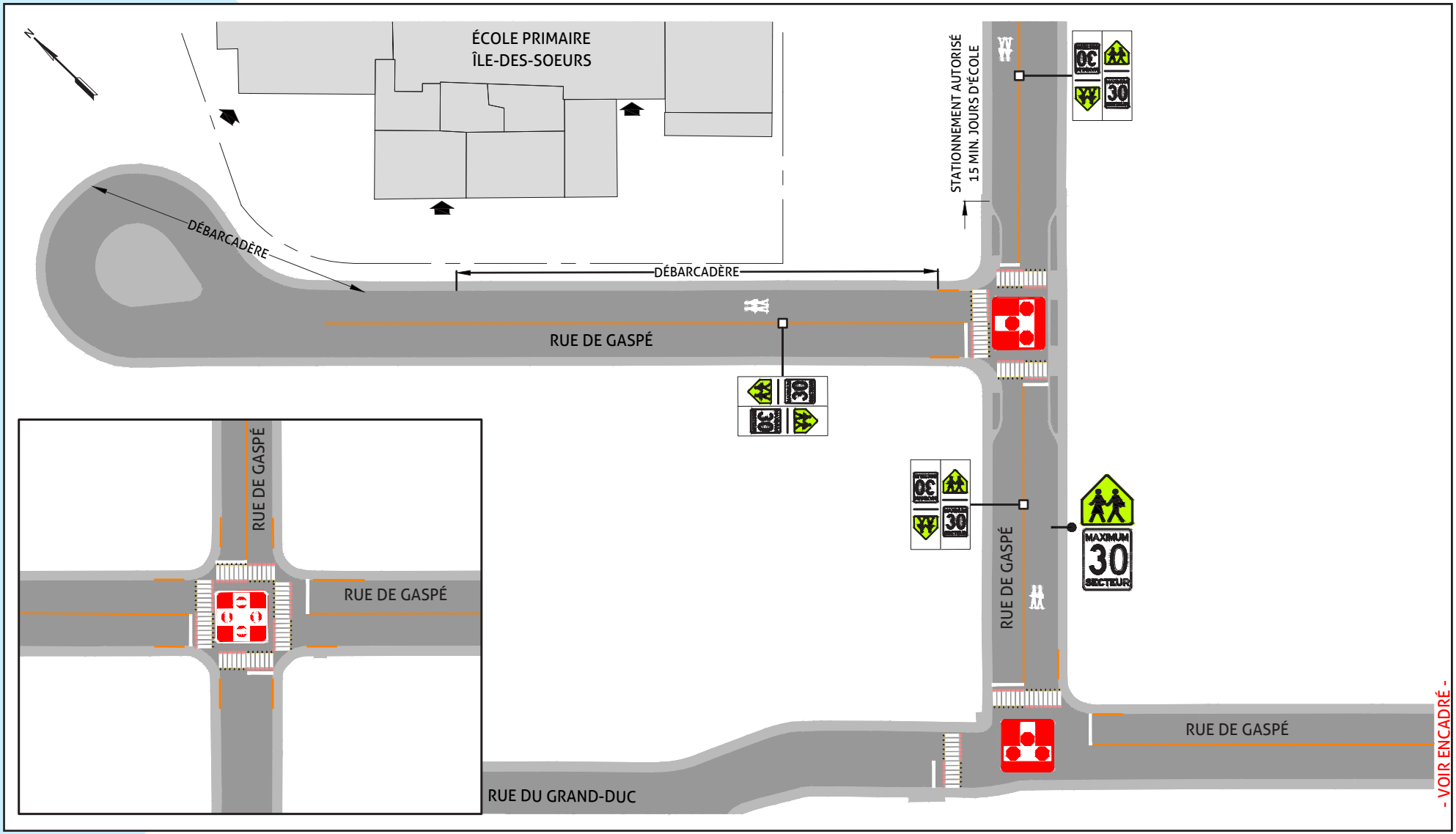
Les interventions proposées visent à favoriser le transport actif et à apaiser la circulation.

Objectifs

- Sécuriser les déplacements des écoliers.
- Augmenter le sentiment de sécurité lors des déplacements actifs aux alentours de l'école.
- Créer un environnement encourageant les déplacements actifs.
- Donner au secteur la signature scolaire verdunoise.
- Réduire le nombre de transports automobiles principalement à l'heure de pointe du matin.

Interventions

- Marquage ludique de la traverse piétonne protégée à l'intersection de la rue de Gaspé
- Ajout de bollards de type scolaire sur la rue de Gaspé
- Marquage des corridors piétons aux intersections gérées par des arrêts obligatoires
- Modifications à la configuration des débarcadères avec interdiction de stationner autour du rond-point
- Ajout de stationnements pour vélos sur la rue de Gaspé
- Campagne de sensibilisation à l'utilisation du transport actif
- Campagne de sensibilisation au respect des règlements pour la sécurité des élèves
- Opérations de surveillance



PLAN LOCAL DE DÉPLACEMENTS

Fiche des interventions prévues

École Lévis-Sauvé

SPVM *Le civisme et le respect de la signalisation aux abords des écoles sont les clés du succès du Plan local de déplacements.*

Contexte

L'école primaire Lévis-Sauvé est située dans une zone très achalandée fréquentée par les piétons, les cyclistes et les automobilistes. Le partage du réseau pose certains défis signalés lors des consultations. Directement voisine de la station de métro Verdun, l'école Lévis-Sauvé possède une impressionnante accessibilité aux transports collectifs. Le secteur avoisinant l'école Lévis-Sauvé est mixte. On y retrouve des commerces et des bâtiments résidentiels. Le trafic automobile est relativement élevé dans le secteur de l'école, principalement sur la rue de Verdun. À proximité des axes principaux est/ouest de l'arrondissement, l'excellente localisation entraîne un volume de véhicules important.

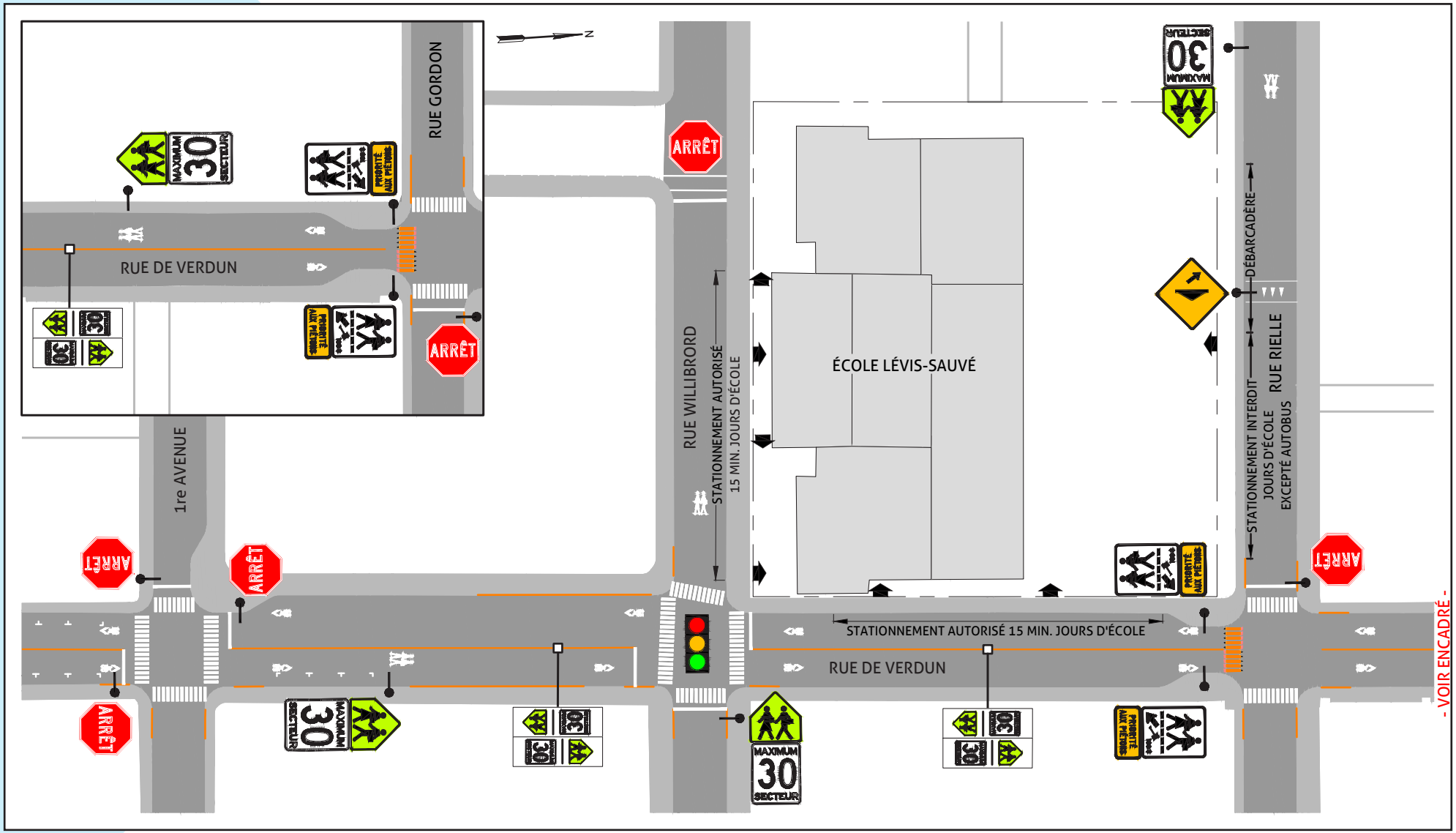
Les interventions proposées visent à favoriser le transport actif et à apaiser la circulation.

Objectifs

- Augmenter le sentiment de sécurité lors des déplacements actifs aux alentours de l'école.
- Faciliter la traversée de la rue de Verdun par les piétons.
- Réduire la vitesse des véhicules automobiles dans la zone scolaire.
- Donner au secteur la signature scolaire verdunoise.

Interventions

- Ajout d'un arrêt obligatoire et d'un marquage approprié à l'intersection de la rue de Verdun et de la 1re Avenue
- Marquage des corridors piétons aux intersections de Verdun/Rielle et de Verdun/Gordon
- Réduction de la vitesse de 40 km/h à 30 km/h sur la rue de Verdun
- Ajout de bollards de type scolaire sur la rue de Verdun
- Ajout de dos d'âne sur la rue Rielle
- Marquage ludique des traverses piétonnes protégées à l'intersection des rues de Verdun et Rielle ainsi qu'à l'intersection des rues Gordon et de Verdun
- Implantation d'une zone réservée pour le stationnement des autobus scolaires sur la rue Rielle
- Implantation de zones de débarcadère 15 minutes sur les rues Rielle, de Verdun et Willibrord



PLAN LOCAL DE DÉPLACEMENTS

Fiche des interventions prévues

École des Marguerite

SPVM *Le civisme et le respect de la signalisation aux abords des écoles sont les clés du succès du Plan local de déplacements.*

Contexte

Accessible par la piste multifonctionnelle, l'école primaire des Marguerite est considérée comme une école de marcheurs. Elle est située à proximité d'un important carrefour giratoire qui peut créer chez les marcheurs un sentiment d'insécurité.

Un fort débit de véhicules converge vers cette école quotidiennement, principalement aux heures de pointe.

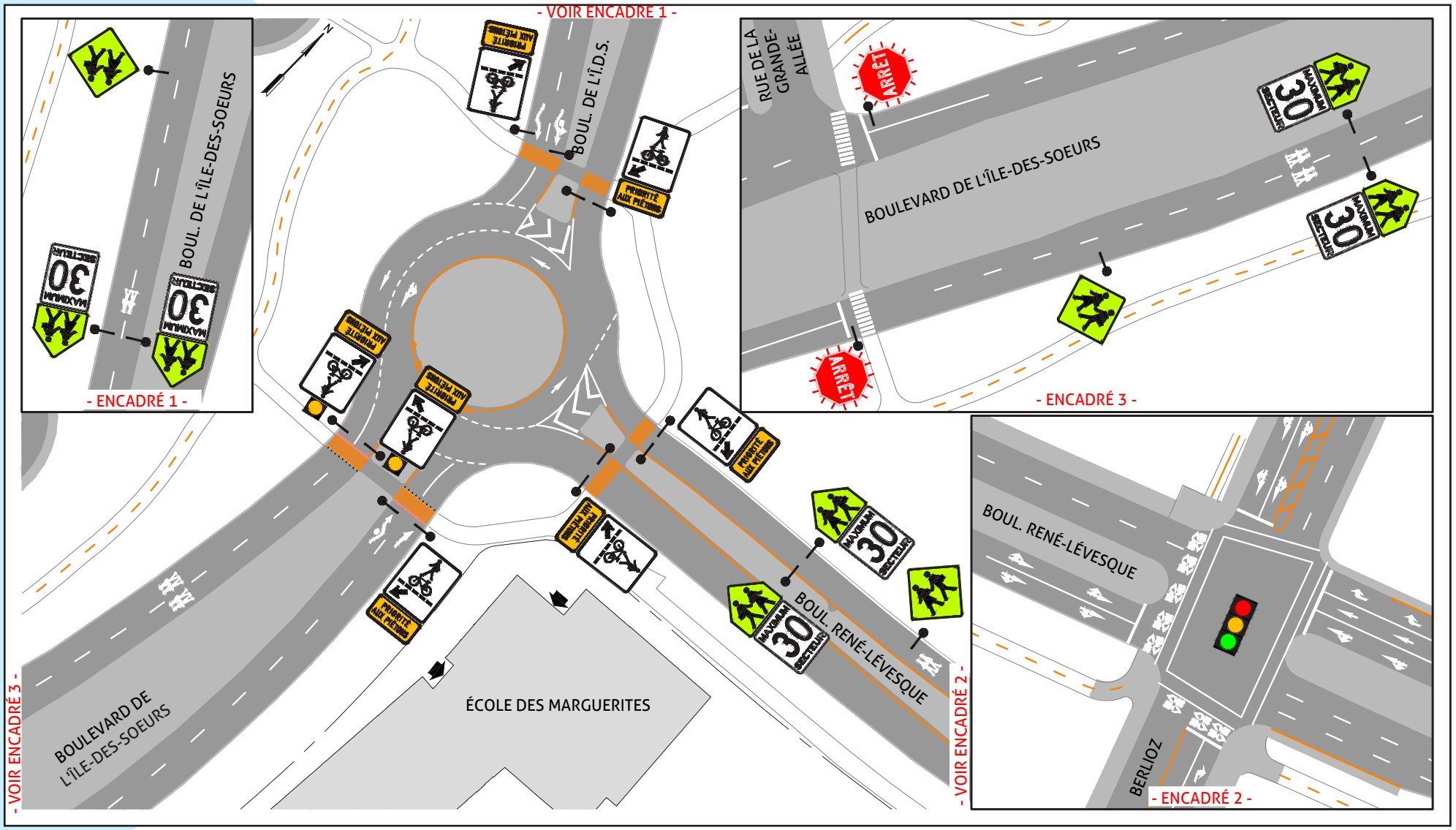
Les interventions proposées visent à favoriser le transport actif et à apaiser la circulation.

Objectifs

- Sécuriser et encourager les déplacements actifs des écoliers.
- Augmenter le sentiment de sécurité lors des déplacements actifs aux alentours de l'école.
- Donner au secteur la signature scolaire verdunoise.
- Ralentir la circulation automobile dans le secteur.

Interventions

- Abaisser la limite de vitesse à 30 km/h dans la zone scolaire
- Ajout de panneaux lumineux d'arrêt obligatoire à l'intersection du boulevard Île-des-Sœurs et de la rue de la Grande-Allée
- Ajout de panneaux lumineux pour la traversée piétonne protégée dans le carrefour giratoire à l'intersection du boulevard Île-des-Sœurs et du boulevard René-Lévesque
- Marquage ludique de la traverse piétonne protégée dans le carrefour giratoire du boulevard Île-des-Sœurs et du boulevard René-Lévesque
- Ajout de feux de circulation à l'intersection du boulevard René-Lévesque et de la rue Berlioz
- Marquage de la traverse piétonne et de la traverse cycliste à l'intersection du boulevard René-Lévesque et de la rue Berlioz
- Campagne de sensibilisation



PLAN LOCAL DE DÉPLACEMENTS

Fiche des interventions prévues

École Notre-Dame-de-la-Garde

SPVM *Le civisme et le respect de la signalisation aux abords des écoles sont les clés du succès du Plan local de déplacements.*

Contexte

L'école primaire Notre-Dame-de-la-Garde est située dans un secteur majoritairement résidentiel où nous notons la présence de quelques commerces à l'est de l'école, sur la rue de Verdun. Les entrées à la cour d'école sont situées sur des rues résidentielles, soit les rues Richard et Brault. Cette école est située dans une zone achalandée fréquentée par les piétons, les cyclistes et les automobilistes. Le partage du réseau pose certains défis signalés lors des consultations. L'accessibilité à l'école pour les jeunes devant traverser à certaines intersections les rues de Verdun et Bannantyne peut être difficile en raison de l'achalandage. L'absence de traverses piétonnes à certaines intersections a été soulevée. Un trottibus est par ailleurs offert aux enfants qui désirent être accompagnés pour se rendre à l'école.

D'importants travaux de réfection routière sont en cours sur la rue Brault. Nous encourageons les élèves à utiliser la rue Richard durant ces travaux.

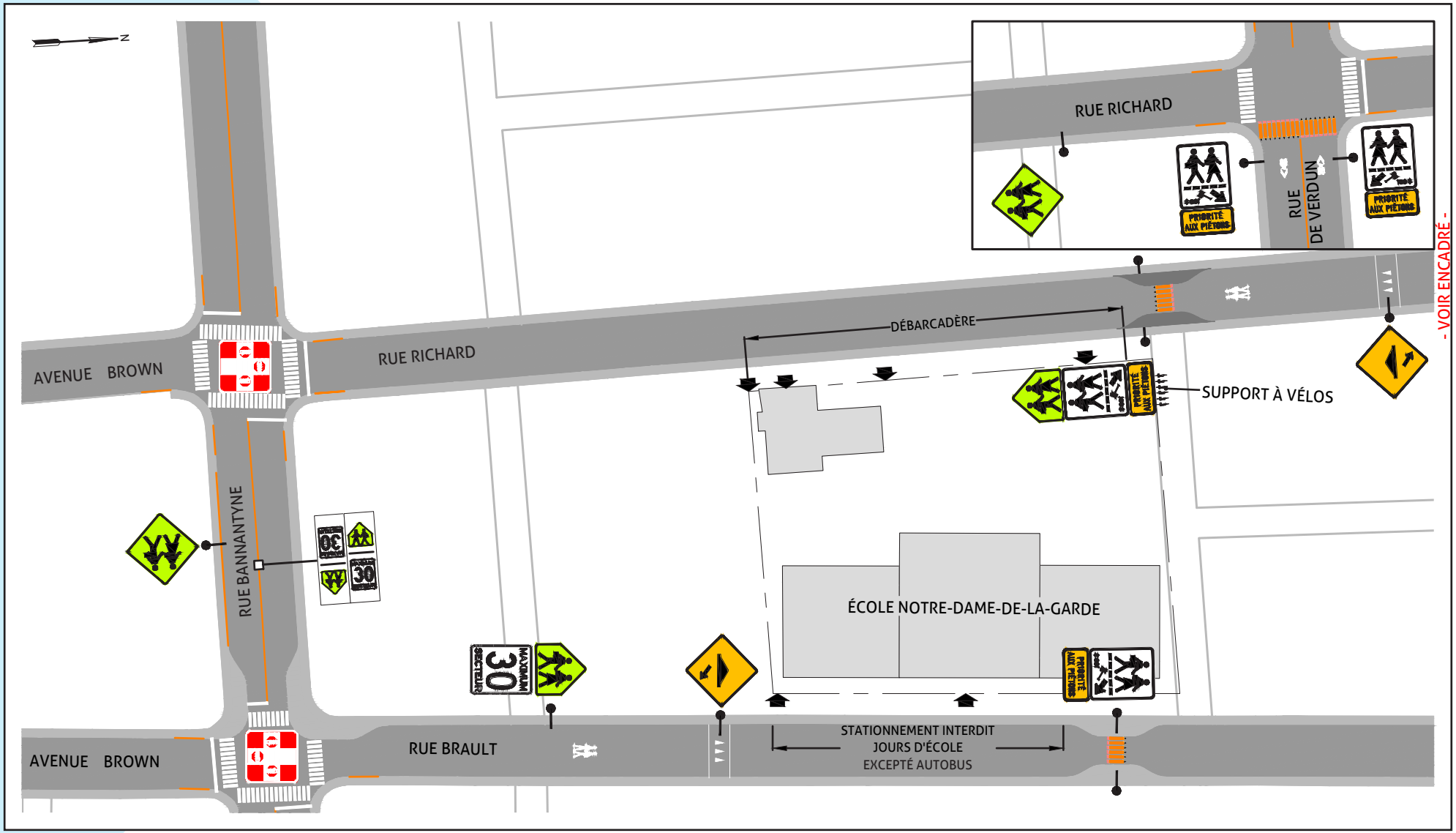
Les interventions proposées visent à favoriser le transport actif et à apaiser la circulation.

Objectifs

- Sécuriser les déplacements des écoliers.
- Augmenter le sentiment de sécurité lors des déplacements actifs aux alentours de l'école.
- Faciliter la traversée des rues de Verdun et Bannantyne par les piétons.
- Réduire la vitesse des véhicules automobiles dans le secteur scolaire.
- Donner au secteur la signature scolaire verdunoise.

Interventions

- Marquage des traverses piétonnes aux arrêts obligatoires aux intersections de la rue Brault et de la rue Richard sur la rue Bannantyne
- Marquage des corridors piétons à l'intersection des rues de Verdun et Richard
- Déplacement de la traverse piétonne protégée à l'intersection de la rue Godin
- Marquage ludique des traverses piétonnes protégées sur les rues de Verdun, Brault, Richard et Godin
- Ajout de dos d'âne sur la rue Richard et sur la rue Brault
- Réduction de la vitesse de 40 km/h à 30 km/h sur la rue Bannantyne
- Implantation d'une zone réservée pour le stationnement des autobus scolaires sur la rue Brault
- Implantation d'une zone de débarcadère sur la rue Richard
- Ajout de supports à vélo dans la ruelle entre la rue Brault et la rue Richard
- Aménagement de nouvelles saillies (avancées) de trottoir aux intersections des rues Brown et de Verdun ainsi qu'à l'intersection des rues Brault et Bannantyne



PLAN LOCAL DE DÉPLACEMENTS

Fiche des interventions prévues

École Notre-Dame-de-Lourdes

SPVM *Le civisme et le respect de la signalisation aux abords des écoles sont les clés du succès du Plan local de déplacements.*

Contexte

L'école primaire Notre-Dame-de-Lourdes est située dans une zone très fréquentée par les piétons, les cyclistes et les automobilistes. Le partage du réseau pose certains défis signalés lors des consultations. L'école est bien desservie en matière de transport en commun étant située à quelques rues de la station de métro Verdun avec plusieurs arrêts d'autobus à proximité, principalement ceux du circuit 107.

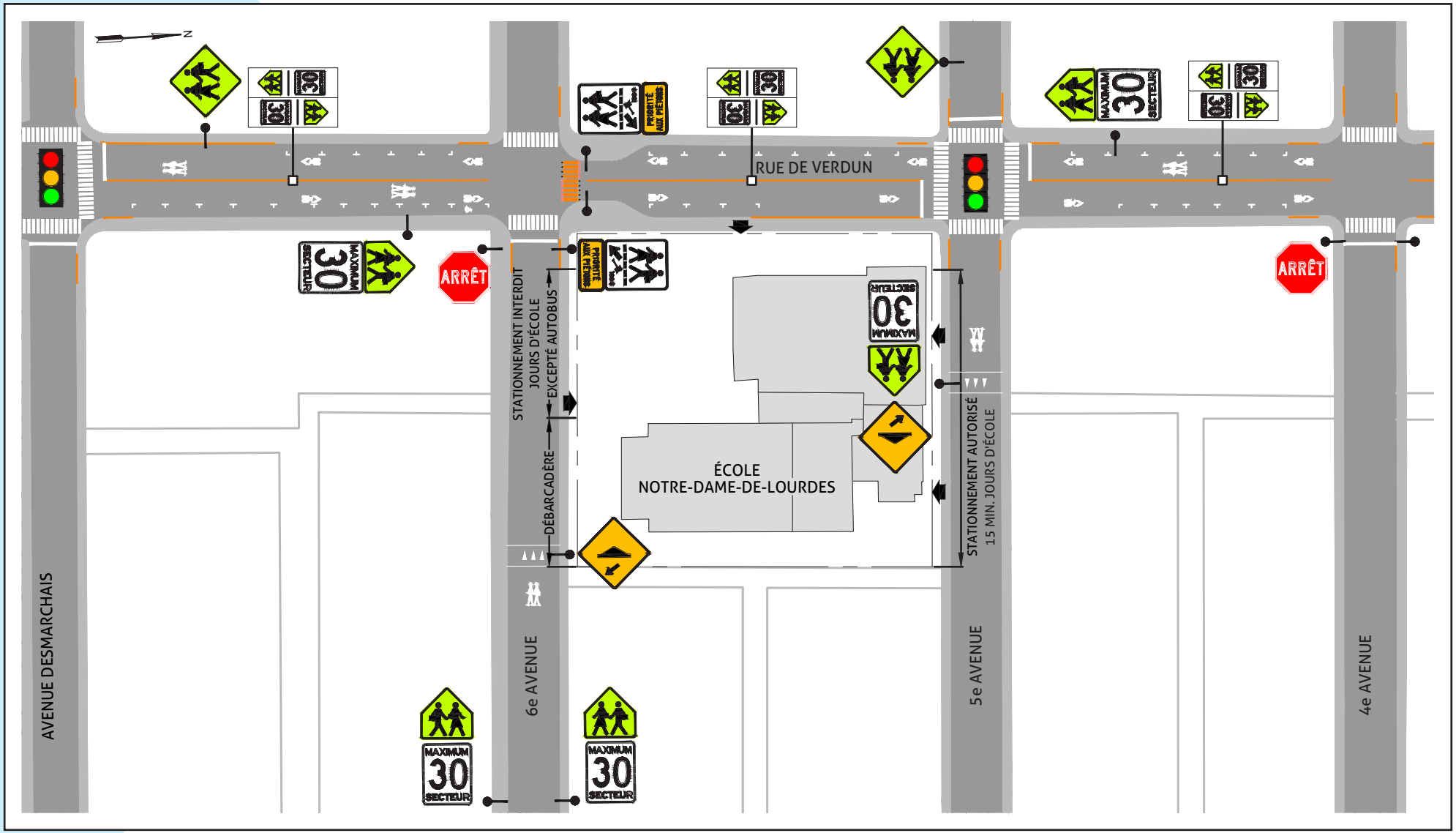
Les interventions proposées visent à favoriser le transport actif et à apaiser la circulation.

Objectifs

- Sécuriser les déplacements des écoliers.
- Augmenter le sentiment de sécurité lors des déplacements actifs aux alentours de l'école.
- Créer un environnement encourageant les déplacements actifs.
- Réduire la vitesse des véhicules automobiles dans le secteur scolaire.
- Donner au secteur la signature scolaire verdunoise.

Interventions

- Marquage ludique de la traverse piétonne protégée à l'intersection de la rue de Verdun et de la 6e Avenue
- Marquage des corridors piétons aux intersections de la 4e, 5e et 6e Avenue
- Réduction de la vitesse de 40 km/h à 30 km/h sur la rue de Verdun
- Ajout de bollards de type scolaire sur la rue de Verdun
- Ajout de dos d'âne sur la 5e et la 6e Avenue à la hauteur de la cour d'école
- Implantation d'une zone réservée au stationnement des autobus scolaires sur la 6e Avenue
- Modifications à la zone de stationnement interdit sur la 5e Avenue
- Établissement d'une zone de stationnement 15 minutes et d'une zone séparée de débarcadère sur la 5e Avenue



PLAN LOCAL DE DÉPLACEMENTS

Fiche des interventions prévues

École Notre-Dame-de-la-Paix

SPVM *Le civisme et le respect de la signalisation aux abords des écoles sont les clés du succès du Plan local de déplacements.*

Contexte

L'école primaire Notre-Dame-de-la-Paix est située dans une zone assez achalandée, fréquentée par les piétons, les cyclistes et les automobilistes. Le partage du réseau pose certains défis signalés lors des consultations.

Cette école est située dans un secteur résidentiel. Étant à proximité du métro LaSalle, la circulation y est relativement dense, principalement celle des autobus de la STM. Les automobilistes arrivant de l'avenue Atwater se retrouvent naturellement sur le boulevard LaSalle.
L'inconfort des piétons a été signalé à la traverse piétonne protégée.

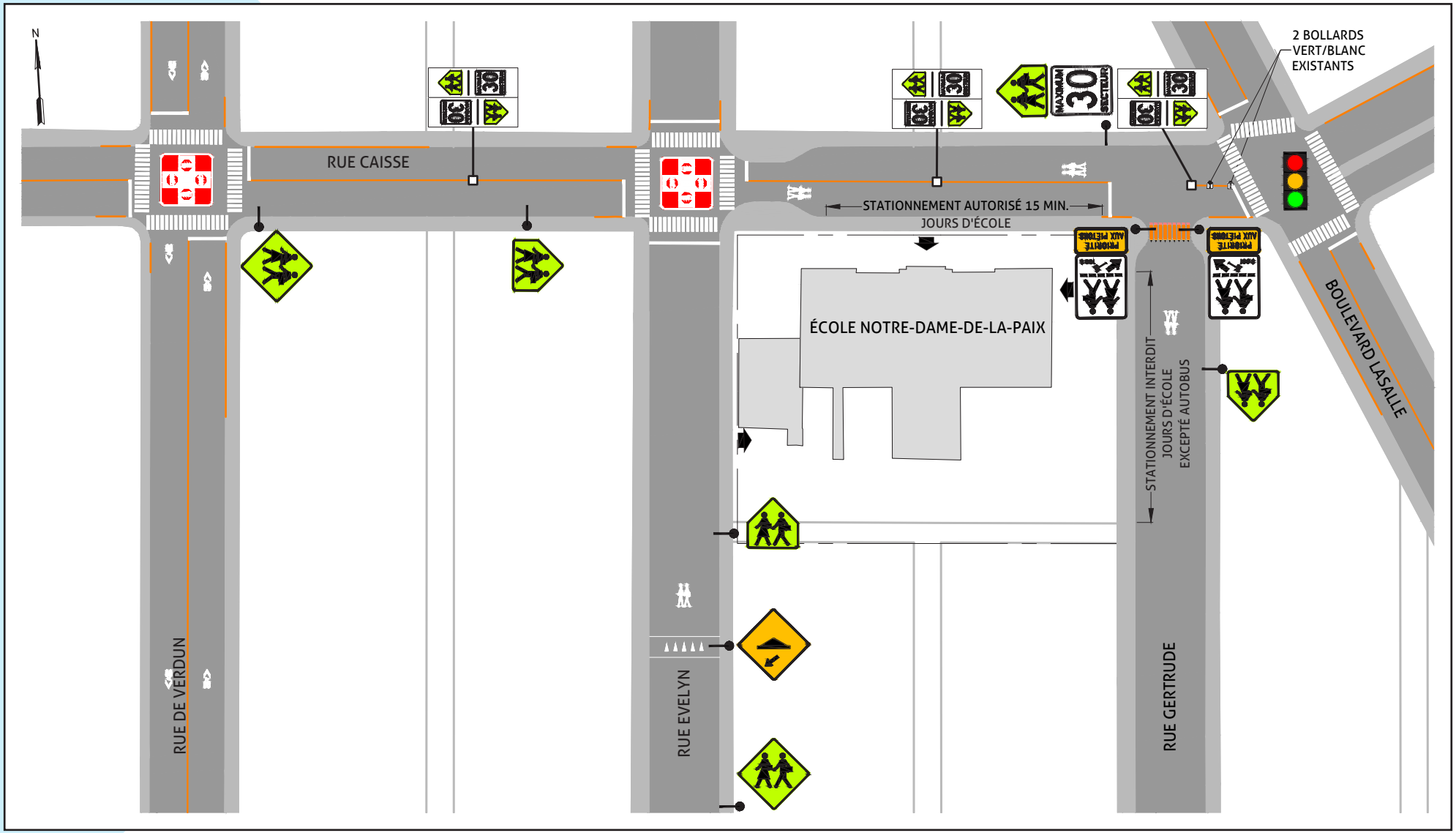
Les interventions proposées visent à favoriser le transport actif et à apaiser la circulation.

Objectifs

- Sécuriser les déplacements des écoliers.
- Augmenter le sentiment de sécurité lors des déplacements actifs aux alentours de l'école.
- Créer un environnement encourageant les déplacements actifs.
- Donner au secteur la signature scolaire verdunoise.
- Sécuriser le virage sur la rue Gertrude à partir du boulevard LaSalle.
- Sécuriser la traverse piétonne protégée au coin de la rue Gertrude et de la rue Caisse.

Interventions

- Ajout d'un arrêt obligatoire et marquage des corridors piétons à l'Intersection de la rue Caisse et de la rue Evelyn
- Marquage ludique de la traverse piétonne protégée à l'intersection de la rue Gertrude et de la rue Caisse
- Marquage des corridors piétons à l'intersection du boulevard LaSalle et de la rue Caisse et à l'intersection de la rue Caisse et de la rue de Verdun
- Ajout d'un bollard afin de mieux définir l'intersection du boulevard LaSalle et de la rue Caisse
- Ajout d'un bollard de type scolaire sur la rue Caisse
- Ajout d'un dos d'âne sur la rue Evelyn
- Implantation d'une zone réservée au stationnement des autobus scolaires sur la rue Gertrude
- Implantation de deux zones de débarcadère 15 minutes sur la rue Caisse
- Ajout d'un bollard de type scolaire sur la rue Caisse



PLAN LOCAL DE DÉPLACEMENTS

Fiche des interventions prévues

SPVM *Le civisme et le respect de la signalisation aux abords des écoles sont les clés du succès du Plan local de déplacements.*

Riverview Elementary School

Contexte

Riverview Elementary School est située dans une zone très fréquentée par les piétons, les cyclistes et les automobilistes. Le partage du réseau pose certains défis signalés lors des consultations. En effet les commentaires furent nombreux et une pétition fut déposée concernant la sécurisation de la rue Bannantyne près de l'école. L'école est située dans un secteur largement résidentiel et est bordée par une rue de transit importante. Plusieurs facteurs favorisent la circulation de transit sur la rue Bannantyne : par exemple, seulement deux arrêts obligatoires sont présents sur une distance de près d'un kilomètre, entre la rue Woodland et la rue Stephens.

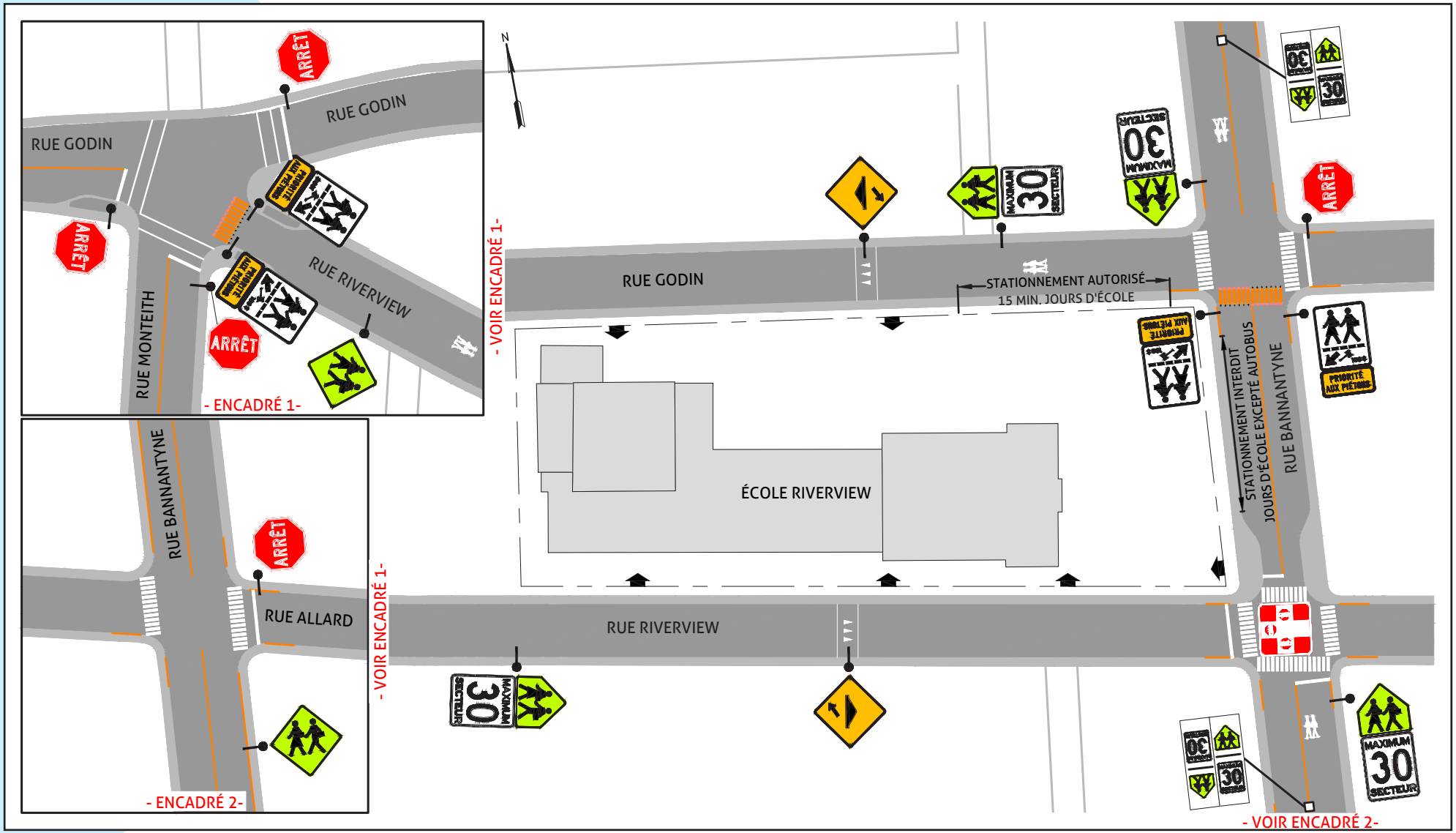
Les interventions proposées visent à répondre aux préoccupations formulées, à favoriser le transport actif, à sécuriser les abords de l'école et à apaiser la circulation.

Objectifs

- Sécuriser les déplacements des écoliers.
- Augmenter le sentiment de sécurité lors des déplacements actifs aux alentours de l'école.
- Faciliter la traversée de la rue Bannantyne par les piétons.
- Créer un environnement encourageant les déplacements actifs.
- Réduire la vitesse des véhicules automobiles dans le secteur scolaire.
- Donner au secteur la signature scolaire verdunoise.

Interventions

- Ajout d'un arrêt obligatoire et d'un marquage approprié à l'intersection de la rue Bannantyne et de la rue Riverview
- Ajout de dos d'âne sur la rue Godin et Riverview
- Déplacement de la traverse piétonne protégée à l'intersection de la rue Godin
- Marquage ludique de la traverse piétonne protégée à l'intersection de la rue Bannantyne et de la rue Godin
- Marquage des corridors piétons à l'intersection de la rue Bannantyne et de la rue Allard
- Réduction de la vitesse de 40 km/h à 30 km/h sur la rue Bannantyne
- Ajout de bollards de types scolaires sur la rue Bannantyne
- Implantation d'une zone réservée pour le stationnement des autobus scolaires sur la rue Bannantyne
- Implantation d'une zone de débarcadère 15 minutes sur la rue Godin
- Ajout du panneau de signal avancé d'une zone scolaire sur la rue Riverview



PLAN LOCAL DE DÉPLACEMENTS

Fiche des interventions prévues

École secondaire Monseigneur-Richard

SPVM *Le civisme et le respect de la signalisation aux abords des écoles sont les clés du succès du Plan local de déplacements.*

Contexte

L'école secondaire Monseigneur-Richard est située à une intersection à la géométrie non conventionnelle sur le boulevard Gaétan-Laberge, à l'angle de la rue Gilberte-Dubé. L'emplacement géographique de cet établissement scolaire amène une multitude d'usagers (piétons, cyclistes, automobilistes) à converger vers cette intersection.

Cette intersection comporte un carrefour cyclable important où se rejoignent la piste cyclable des berges, la piste cyclable menant à L'Île-des-Sœurs et la piste menant sur la rue Gilberte-Dubé. L'entrée et la sortie 60 de l'autoroute 15 amènent un flot de véhicules important. Les étudiants utilisent les transports en commun en grand nombre.

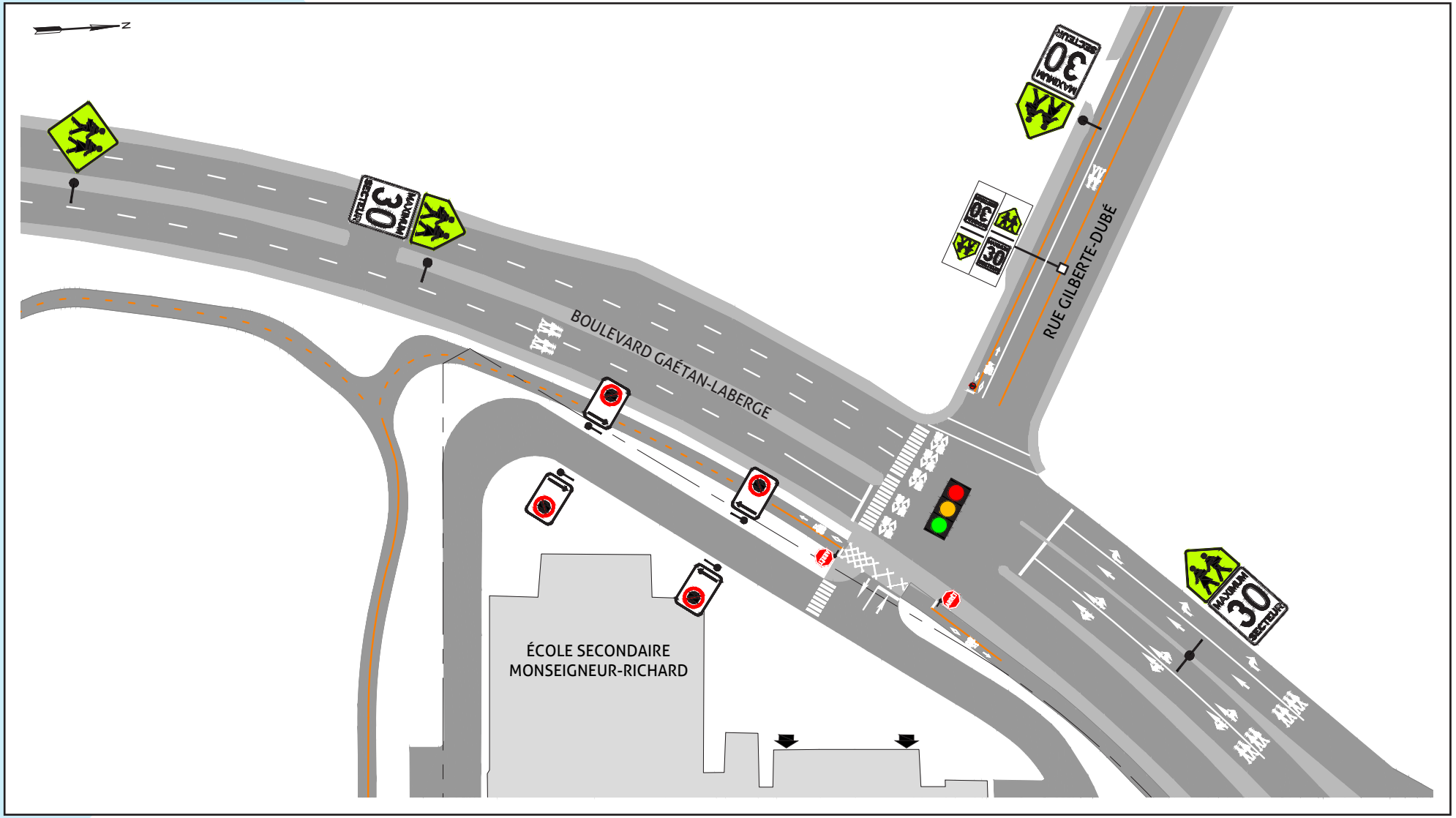
Un sentiment d'insécurité et d'inconfort des piétons a été noté à ce carrefour. Les interventions proposées visent à favoriser le transport actif et à apaiser la circulation.

Objectifs

- Sécuriser les déplacements des étudiants.
- Créer un environnement encourageant les déplacements actifs.
- Ralentir la circulation automobile dans le secteur.
- Meilleure gestion des débits.

Interventions

- Ajout de bollards de type scolaire sur la rue Gilberte-Dubé
- Marquage d'un corridor piéton veres l'entrée principale
- Marquage de la traverse vélo dans l'intersection du boulevard Gaétan-Laberge et de la rue Gilberte-Dubé
- Marquage de la traverse vélo en direction de la piste cyclable de L'Île-des-Soeurs (zone hachurée)
- Réaménagement du carrefour suite aux travaux du nouveau pont Champlain (plan à suivre)
- Mise aux normes du feu de circulation (phasage)
- Ajout d'une zone d'interdiction de stationnement aux abords de l'entrée du stationnement de l'école qui longe le boulevard Gaétan-Laberge
- Agrandissement de la zone d'interdiction d'arrêt pour les véhicules d'urgence à l'entrée/sortie du stationnement
- Ajout d'une aire d'attente pour les vélos à l'angle du boulevard Gaétan-Laberge
- Réaménagement des traverses à l'intersection du boulevard Gaétan-Laberge et de la rue Gilberte-Dubé
- Campagne de sensibilisation
- Mise en place de signalisation adéquate pour les cyclistes (panneau d'arrêt, directions)
- Effectuer une analyse du réaménagement des entrées et sorties de l'école : vélos, piétons, autos



PLAN LOCAL DE DÉPLACEMENTS

Fiche des interventions prévues

Verdun Elementary School

Le civisme et le respect de la signalisation aux abords des écoles sont les clés du succès du Plan local de déplacements.

Contexte

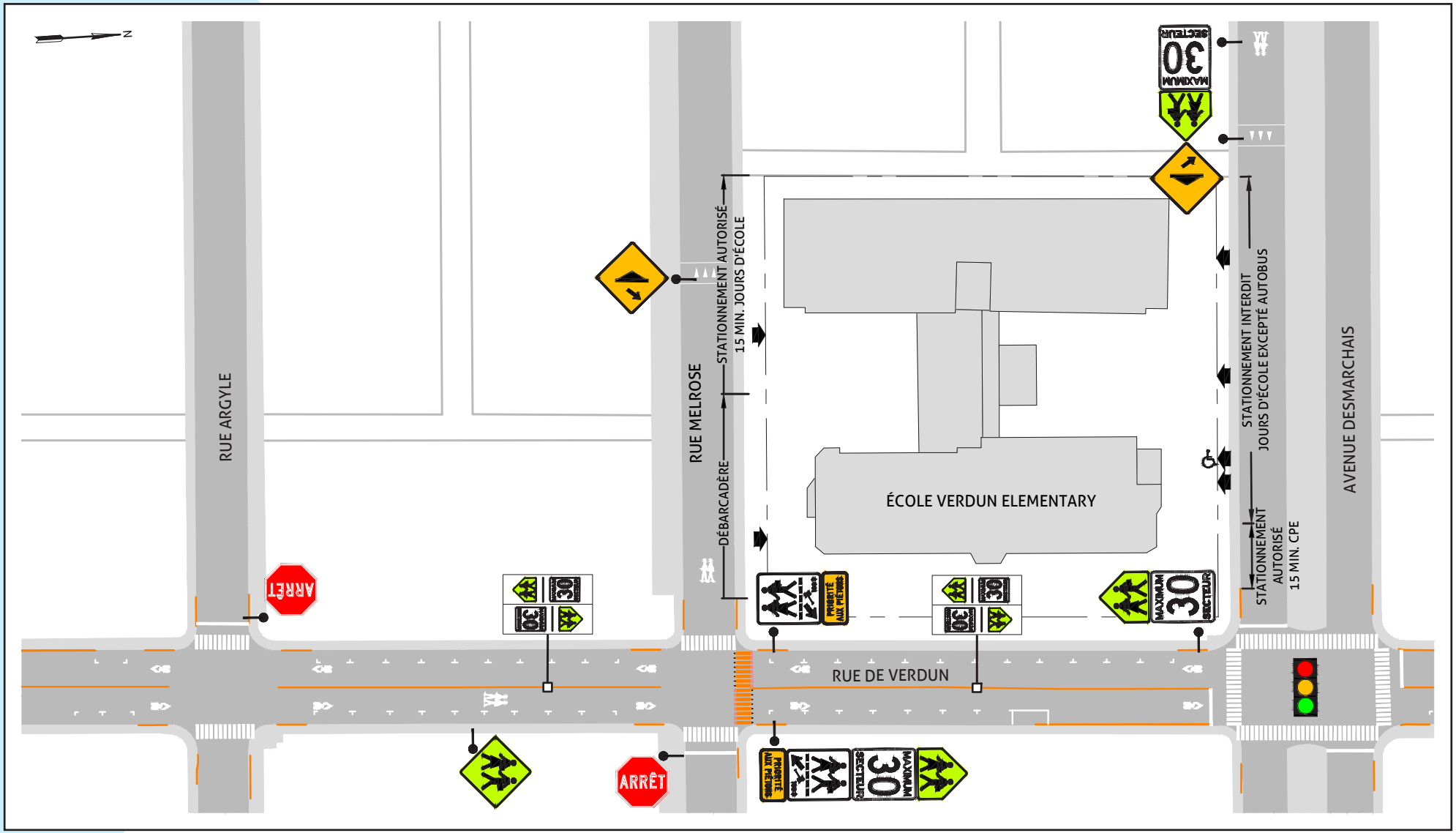
Verdun Elementary School est située dans une zone achalandée. Plusieurs générateurs de déplacements sont présents à proximité de l'école. Cet emplacement de choix offre plusieurs avantages, mais aussi certains inconvénients que les interventions proposées tenteront de limiter. Les piétons perçoivent certaines traversées de rues comme inconfortables. L'école est bien desservie en matière de transport en commun étant située à quelques rues de la station de métro Verdun avec plusieurs arrêts d'autobus à proximité, principalement ceux du circuit 107.

Objectifs

- Sécuriser les déplacements des écoliers.
- Augmenter le sentiment de sécurité lors des déplacements actifs aux alentours de l'école.
- Créer un environnement encourageant les déplacements actifs.
- Réduire la vitesse des véhicules automobiles dans le secteur scolaire.
- Donner au secteur la signature scolaire verdunoise.

Interventions

- Ajout d'une traverse piétonne au marquage ludique à l'intersection de la rue de Verdun et de la rue Melrose
- Marquage des corridors piétons aux intersections de la rue Desmarchais, Melrose et Argyle
- Réduction de la vitesse de 40 km/h à 30 km/h sur la rue de Verdun
- Ajout de bollard de type scolaire sur la rue de Verdun
- Ajout de dos d'âne sur la rue Desmarchais et la rue Melrose, à la hauteur de la cour d'école
- Implantation d'une zone réservée au stationnement des autobus scolaires sur la rue Desmarchais
- Implantation d'un débarcadère et d'espaces de stationnement 15 minutes sur la rue Desmarchais



ANNEXE C

Document « Pour des infrastructures cyclables d'inspiration néerlandaise à Verdun »

POUR DES INFRASTRUCTURES CYCLABLES D'INSPIRATION NÉERLANDAISE À VERDUN

Image modifiée de :http://www.mtlblog.com/2014/03/i-love-montreal-verdun/

Septembre 2017

Rapport de synthèse

Cette annexe présente les résultats d'une première étape du projet visant l'élaboration d'un réseau cyclable d'inspiration néerlandaise dans l'Arrondissement de Verdun.

POUR DES INFRASTRUCTURES CYCLABLES D'INSPIRATION NÉERLANDAISE À VERDUN

Rapport de synthèse, version finale

Préparé par :

Catherine Turcot, candidate à la maîtrise, Gestion des infrastructures urbaines, ÉTS

Soumis à :

Diane Vallée, directrice de projets
Arrondissement de Verdun

Table des matières

CONTEXTE, PROJET ET COMITÉ DE TRAVAIL 1
Contexte 1
Projet et comité de travail 2
Participants 3

ACTION I: PROLONGEMENT DU RÉSEAU CYCLABLE EXISTANT SELON LES PRINCIPES NÉERLANDAIS ET DÉTERMINATION DES AMÉNAGEMENTS PAR NIVEAU DE VOIE 4
Enjeux 4
Objectifs 4
Principales actions liées 4
Contexte 5
Réseau cyclable 5
Niveaux de voie cyclable 7
Interventions à mettre en œuvre 9
Mise sur pied d'une méthode de suivi 11
Mise en garde 11
Maîtres d'ouvrages et Partenaires 11
Indicateurs de suivi 12
Lieux de mise en œuvre prioritaires 12
Références 12

ACTION II: INTERVENTIONS DE MISE EN ŒUVRE DU RÉSEAU CYCLABLE DÉTERMINÉ 13
Enjeux 13
Objectifs 13
Principales actions liées 13
Contexte 13
Interventions à mettre en œuvre 14
Définition des aménagements cyclables envisagés pour chaque niveau de voie cyclable 15
Détermination de critères de conception qualitatifs 15
Projets pilotes pour les aménagements des voies cyclables de niveau 1 (transit principal) 15
Projets pilotes pour les aménagements des voies cyclables de niveau 2 (transit secondaire) 18
Projets pilotes pour les aménagements des axes résidentiels (accès sécuritaires aux résidences) 20

Projets pilotes soumis pour réflexion.....22
Mise sur pied d'une méthode de suivi.....25
Mise en garde.....26
Maîtres d'ouvrages et Partenaires.....26
Indicateurs de suivi.....26
Références.....26

Pour des infrastructures cyclables d'inspiration néerlandaise à Verdun

RAPPORT DE SYNTHÈSE

CONTEXTE, PROJET ET COMITÉ DE TRAVAIL

Contexte

Alors que l'utilisation de l'automobile est en perte de vitesse dans l'Arrondissement de Verdun, la popularité du vélo comme moyen de transport est pour sa part en croissance. Les Verdunoises et Verdunois expriment un intérêt manifeste envers le vélo pour se déplacer dans l'arrondissement et vers les arrondissements limitrophes. Ils se montrent toutefois préoccupés par la sécurité, le confort et la praticité des déplacements à vélo. En parallèle, l'Arrondissement affirme sa volonté de rendre le vélo attrayant auprès d'un plus grand nombre de citoyens et de favoriser les déplacements à vélos sur son territoire.

Dense, s'étalant sur un territoire de moins de 10km^2, situé à proximité du centre-ville de Montréal, et comportant de nombreux commerces et points de services comblant les besoins quotidiens, l'arrondissement de Verdun possède des atouts géographiques importants pour faire du vélo un choix modal de premier ordre.

Le réseau cyclable actuel de Verdun comprend des voies cyclables dans chacun des quartiers. La piste cyclable des Berges, qui est sur la majorité de sa longueur un sentier polyvalent, est un axe cyclable emblématique principalement récréatif et largement apprécié. Pour les déplacements utilitaires, le réseau cyclable actuel comporte des failles connues en termes de sécurité réelle et perçue et d'accessibilité. Il impose notamment aux cyclistes des détours importants, et rend nécessaire l'emprunt d'axes routiers sans aménagements cyclables ou sans élément routiers favorisant leur circulation. Plusieurs aménagements cyclables et rues à vocation résidentielle sont également inconfortables pour les cyclistes.

L'expérience des Pays-Bas en matière cyclable est inspirante. La part modale du vélo utilitaire dans ce pays est la plus haute au monde depuis le début des années 1990. Les solutions mises en œuvre par les Néerlandais depuis les 40 dernières années pour augmenter la part modale du vélo tout en rendant sa pratique plus sécuritaire et attrayante pour les différents groupes de la population sont une inspiration pour faire du vélo un mode de transport attractif, accessible, logique et agréable pour les déplacements quotidiens de nombreux citoyens.

Projet et comité de travail

Pour des infrastructures cyclables d'inspiration néerlandaise à Verdun consiste en une première étape vers l'implantation d'un réseau cyclable d'inspiration néerlandaise dans l'Arrondissement de Verdun. Ce projet s'inscrit dans un approfondissement de la réflexion sur les aménagements cyclables actuels et futurs du territoire[1] par le biais d'une « approche réseau » des infrastructures cyclables. Il a inclus un exercice de ramification et de hiérarchisation, qui s'est conclu en la détermination d'un réseau cyclable à implanter, ainsi que la formulation de projets de mise en œuvre progressive.

Les résultats du projet sont le fruit du travail d'un comité composé de citoyens, d'élus et d'employés de l'Arrondissement, bref, un travail en urbanisme participatif. La création d'un comité de travail vise l'échange de connaissances, le partage des perceptions et des expériences individuelles comme cyclistes dans les différents quartiers de l'arrondissement, et la collaboration entre les différents partis.

Les citoyens du comité ont été sélectionnés en fonction de leur lieu d'habitation (dans le souci que les 4 quartiers de Verdun soient représentés), leur sexe ainsi que leur intérêt pour les enjeux de déplacements dans l'arrondissement. La participation citoyenne assure une meilleure compréhension des préoccupations, des irritants et des besoins réels du milieu, et permet de valider les projets d'implantation déposés au comité.

La participation des élus et des employés de la ville au comité permet d'assurer que la démarche du projet s'arrime à la vision de l'Arrondissement en termes d'aménagement et de gestion des déplacements et aux projets en cours et planifiés, et qu'elle réponde aux objectifs et aux normes établies.

La recherche sur l'expérience néerlandaise, l'organisation et l'animation des rencontres, la transposition des principes néerlandais dans le contexte verdunois ainsi que la rédaction de l'annexe au PLD (ce document) ont été confiés à Catherine Turcot.

Tous les participants du comité sont cyclistes, cependant que tous n'utilisent pas leur vélo à des fins utilitaires.

Le comité a établi les critères de qualité du réseau cyclable projeté, dégageant ainsi une vision à implanter. Ces critères sont les suivants :

- **Accessibilité** : Réseau ramifié, connecté et maillé, donnant accès aux lieux d'intérêt à l'intérieur de l'arrondissement et hors arrondissement, et accessible toute l'année;
- **Cohérence** : Réseau organisé, signalisé, intuitif et logique;
- **Confort** : Réseau composé d'axes cyclables confortables (tenant compte de la perception de sécurité des cyclistes), agréables, plaisants, invitants, permettant de rouler deux à deux (accompagnement ou dépassement) et minimisant l'effort;
- **Efficacité** : Réseau direct et sans détour, assurant la fluidité des déplacements à vélo;
- **Sécurité** : Réseau composé d'axes cyclables séparés sur les routes où les vitesses pratiquées dépassent 30km/h, de routes partagées où les cyclistes sont favorisés, et de carrefours où les points de rencontre potentiels sont réduits au minimum.

[1] Tel que proposé au *Guide des plans locaux de déplacement*, Direction des Transports, Ville de Montréal, p.34.

Participants

Citoyennes et citoyens :

- Madame Tania Gonzalez, Citoyenne de Verdun, résidente du quartier de l'Église;
- Monsieur Claude Giguère, Citoyen de Verdun, résident de l'Île-des-Sœurs;
- Monsieur Bernard Goupil, Citoyen de Verdun, résident du quartier de l'Église;
- Monsieur Bernard Dahl, Citoyen de Verdun, résident du quartier Desmarchais;
- Monsieur Philippe Normand, Citoyen de Verdun, résident du quartier Crawford.

Élus de l'Arrondissement de Verdun :

- Monsieur Luc Gagnon, Élu de Projet Montréal, District Desmarchais-Crawford;
- Monsieur Pierre L'Heureux, Élu de Équipe Coderre, District Champlain-Île-des-Sœurs;
- Marie-Ève Brunet, Élue de Équipe Coderre, District Champlain-Île-des-Sœurs.

Employés de l'Arrondissement de Verdun :

- Madame Diane Vallée, Directrice de projets;
- Monsieur Simon Cantin, Agent technique circulation et stationnement;
- Monsieur Jean Cardin, ing., Directeur du service d'ingénierie.

ACTION I: PROLONGEMENT DU RÉSEAU CYCLABLE EXISTANT SELON LES PRINCIPES NÉERLANDAIS ET DÉTERMINATION DES AMÉNAGEMENTS PAR NIVEAU DE VOIE

Enjeux

- La fonctionnalité des axes cyclables;
- La fonction/vocation des routes en milieu urbain;
- La cohabitation modale;
- Le vélo utilitaire vs le vélo récréatif;
- La fonction/vocation des routes;
- Le camionnage.

Objectifs

- Organiser et structurer les déplacements des cyclistes selon la nature des déplacements et en répartissant les débits;
- Créer un réseau de liens cyclables adaptés aux besoins et aux caractéristiques des cyclistes;
- Améliorer l'accès des cyclistes aux résidences, et aux lieux d'intérêt de l'arrondissement et des arrondissements limitrophes;
- Sécuriser les déplacements à vélo, depuis les zones résidentielles jusqu'aux destinations;
- Améliorer la fluidité et l'efficacité des déplacements à vélo;
- Uniformiser les aménagements cyclables sur le territoire;
- Assurer l'implantation d'un réseau cyclable respectant les critères qualitatifs suivants[2];
    - Accessibilité;
    - Cohérence;
    - Confort;
    - Efficacité;
    - Sécurité.

Principales actions liées

Interventions de mise en œuvre du réseau cyclable

[2] Déterminés par le comité de travail.

Contexte

Le réseau cyclable actuel de l'arrondissement de Verdun n'est pas adéquat pour favoriser les déplacements utilitaires à vélo chez les différents groupes de la population.

Les principes néerlandais en planification de réseau cyclable en milieu urbain sont basés sur un usage utilitaire du vélo par tous les groupes de la population. Ces principes retenus dans le cadre du projet sont :

- La cohérence : le réseau cyclable s'inscrit logiquement dans la trame urbaine, comporte des voies cyclables connectées et de fonctions complémentaires, dessert les pôles d'intérêt, s'intègre aux systèmes de transport, et répond aux caractéristiques et besoins des cyclistes;
- La ramification et le maillage : le réseau cyclable comporte un nombre suffisant de voies cyclables connectées, distancées de 250m à 500m (selon le niveau fonctionnel), qui offrent aux cyclistes différentes options de parcours;
- La classification fonctionnelle : le réseau cyclable est organisé selon une classification fonctionnelle hiérarchisée, dont les différents niveaux se caractérisent par une fonction, un type d'utilisation et un aménagement spécifique permettant de répondre à la fonction et à l'utilisation prévue.

Réseau cyclable

Un réseau cyclable basé sur les principes néerlandais a été déterminé pour Verdun. Il comporte deux niveaux de voies cyclables utilitaires, complétés par des axes résidentiels et des axes de loisir. Les caractéristiques générales de ces niveaux sont inscrits au tableau suivant.

Réseau utilitaire		**Axe résidentiel**	**Réseau récréatif**
Niveau 1	**Niveau 2**	Lien d'accès aux résidences Utilisation par les riverains Sécurités réelle et perçue Rue locale conviviale Limitation de la circulation de transit Faibles vitesses de circulation Présence de mesures préférentielles pour les cyclistes et les piétons Présence de mesures de modération de la circulation Aménagement partagé	Utilisation variée, selon le moment de la journée et de la semaine: utilitaire et loisir Confort, sécurité, attrait Ambiance agréable et paisible Aménagement en site propre Aménagements parfois partagés avec d'autres usagers de transport actif
Lien de transit principal Débit cycliste important Efficacité, fluidité, sécurité Ossature du réseau cyclable de l'arrondissement Accès interarrondissement Aménagement séparé (sur artère) Priorité aux cyclistes	Lien de transit secondaire Débit cycliste moyen Accessibilité, sécurité Axes alternatifs Accès intra-arrondissement Aménagement séparé (sur artère)		

Le réseau cyclable déterminé sert d'outil de planification et de gestion des infrastructures cyclables à court, moyen et long termes. La carte (croquis) de ce réseau cyclable peut être consultée à la page suivante.

Boul. Lasalle
Henri-Duhamel
Caisse
Verdun
Hickson
De l'Église
Galt
Bannantyne
Willibrord
Wellington
Champlain
Verdun
Se Avenue
Desmarchais
Melrose
Woodland
Beatty
Reading
Brown
Stephens
Crawford
Quimet
Feyolle
Gaétan-Laberge
Boul. Lasalle
Jacques Le Ber
Voie de service
Place du Commerce
Cours du Fleuve
Boul René-Lévesque
Berlioz
Camélias
Grande-Allée
Chemin du Golf
Chemin Merles Le Ber
Boul. Marguerite-Bourgeois
Boul. de la Pinière
Boul. des Soeurs
Isaac
Boul. des Soeurs
LÉGENDE
Utilitaire
Niveau 1
Niveau 2
Polyvalent

Niveaux de voie cyclable

Le réseau cyclable déterminé est fonctionnel et hiérarchisé, c'est-à-dire, constitué de voies cyclables de différentes importances ayant une fonction spécifique dans le réseau. L'aménagement prévu pour ces différentes voies cyclables est conséquent de cette fonction.

Selon les principes néerlandais de conception d'infrastructures cyclables, les paramètres entrant dans la détermination de l'aménagement d'un tronçon cyclable sont :

- la fonction du tronçon ou du carrefour cyclable dans le réseau (son niveau hiérarchique);
- le débit de cyclistes;
- la vitesse pratiquée par les véhicules motorisés;
- le débit des véhicules motorisés (corollairement, la classe de route).

La combinaison de ces paramètres engendre différentes situations routières pour lesquelles des aménagements cyclables sont privilégiés selon le niveau de voie cyclable. En s'inspirant de l'expérience néerlandaise, des aménagements cyclables peuvent être envisagés pour Verdun. Ces aménagements sont inscrits au tableau suivant.

<table>
<tr><th>Classe de route</th><th>Séparation des usagers</th><th>Niveau 1</th><th>Niveau 2</th><th>Résidentiel</th></tr>
<tr><td rowspan="2">Artérielle (transit)</td><td>Aménagement séparé</td><td>Piste cyclable</td><td colspan="2">Piste cyclable
Bande cyclable</td></tr>
<tr><td>Aménagement non séparé</td><td colspan="3">Rue parallèle : Vélorue</td></tr>
<tr><td>Artérielle (destinations)</td><td>Aménagement séparé ou non séparé</td><td colspan="3">À déterminer, selon l'espace et l'ambiance souhaitée</td></tr>
<tr><td>Locale</td><td>Aménagement séparé et non séparé</td><td>Vélorue</td><td>Piste cyclable
Bande cyclable
Route partagée</td><td>Route partagée</td></tr>
</table>

NIVEAU 1

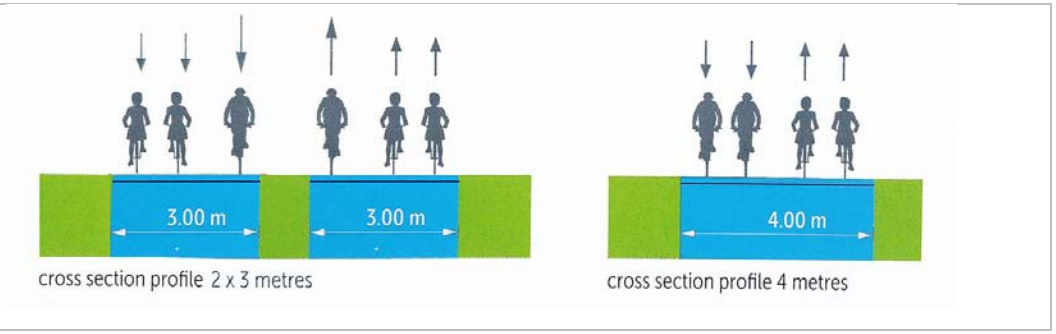
Les voies cyclables identifiées niveau 1 représentent les voies de transit principal du réseau cyclable déterminé pour l'arrondissement. Il est attendu que ces voies desservent un débit important de cyclistes, et qu'elles assurent l'efficacité et la fluidité des déplacements des cyclistes, ainsi que les liens interarrondissements. Elles donnent aux cyclistes la priorité de passage sur les véhicules motorisés. Il est à noter que le partage des voies cyclables de niveau 1 avec les voies piétonnes est à éviter, compte tenu de la vitesse des cyclistes en transit.

Les aménagements prévus pour les voies cyclables de niveau 1 sont les suivants :

Niveau de route	Séparation entre usagers	Type d'aménagement
Artérielle (transit)	Aménagement physiquement séparé	Pistes cyclables unidirectionnelles Piste cyclable bidirectionnelle
Locale	Aménagement partagé	Vélorue

Les voies cyclables de niveau 1 sont les voies de plus grande qualité en termes de confort, de sécurité et d'efficacité pour les cyclistes. Étant donné le débit de cyclistes prévu sur ces voies et leur fonction principale à assurer le transit sur de moyennes à de longues distances, les largeurs des voies cyclables de niveau 1 doivent permettre de rouler deux à deux et de dépasser, et tenir compte des charrettes de vélos sans nuire à la fluidité du trafic cycliste et à l'efficacité des déplacements.

À titre d'exemple, l'image suivante, tirée du guide technique néerlandais *Design Manual for Bicycle Trafic*, fournit des recommandations de largeurs pour les pistes cyclables unidirectionnelles et bidirectionnelles. Ces largeurs excluent l'espace à prévoir dans le cas d'obstacles latéraux (bordures, végétation, mur, etc.) et les lignes de marquage.



Une vélorue est une route locale partagée avec les véhicules motorisés, mais où les cyclistes ont priorité de passage.

Le choix entre une piste cyclable unidirectionnelle et une piste cyclable bidirectionnelle dépend des différentes contraintes routières de l'emplacement choisi. Des pistes cyclables unidirectionnelles implantées de chaque côté d'une route ont l'avantage de séparer physiquement les cyclistes selon leur direction de circulation, de leur donner un accès direct aux destinations bordant les deux côtés de la route, et de faciliter la gestion des intersections et la compréhension de la circulation des cyclistes par tous les usagers de la route. Cet aménagement requiert toutefois un espace important. Une piste cyclable bidirectionnelle nécessite moins d'espace de chaussée que deux pistes cyclables unidirectionnelles, mais ce type d'infrastructure requiert une étude et une gestion minutieuses des carrefours. Il est à noter que l'avantage d'une piste cyclable bidirectionnelle aménagée du côté de la route le plus accessible pour les cyclistes est d'éviter que ces derniers n'aient à traverser inutilement des voies de circulation.

NIVEAU 2

Les voies cyclables identifiées niveau 2 représentent les voies de transit secondaire du réseau cyclable déterminé pour l'arrondissement. Ces voies ramifient le réseau formé par les voies de niveau 1, et donnent des accès directs aux lieux d'intérêt de l'arrondissement. Elles desservent un débit moyen de cyclistes. En s'inspirant de l'expérience néerlandaise, des aménagements cyclables peuvent être envisagés pour Verdun. Ces aménagements sont inscrits au tableau suivant.

Classe de route	**Séparation des usagers**	**Niveau 2**	
Artérielle (transit)	Aménagement séparé	Piste cyclable Bande cyclable	
Artérielle (destinations)	Aménagement séparé ou non séparé	*À déterminer, selon l'espace et l'ambiance souhaitée*	
Locale	Aménagement séparé et non séparé	Piste cyclable Bande cyclable Route partagée	*À déterminer, selon l'espace et l'ambiance souhaitée*

Les aménagements cyclables des zones commerciales et de services, desservis par des artérielles, sont à être évalués au cas par cas, selon notamment les contraintes existantes, l'ambiance de rue recherchée et la place prévue pour chacun des types d'usagers.

AXES RÉSIDENTIELS

Les axes résidentiels font partie du réseau cyclable, en formant le premier lien entre les points d'origine de la majorité des trajets quotidiens, les résidences, et les voies du réseau cyclable principal déterminé et formé des axes de niveaux 1 et 2. Leur qualité à assurer le confort et la sécurité des cyclistes est un incitatif important au choix du vélo comme moyen de déplacement. Ces axes partagés sont dépourvus d'infrastructures cyclables réservées aux cyclistes, mais comprennent de mesures préférentielles pour les cyclistes et les piétons, et des mesures de modération de la circulation qui favorisent la circulation des plus vulnérables et limitent la vitesse des automobilistes.

Interventions à mettre en œuvre

Les axes de niveaux 1 et 2 du réseau cyclable déterminé sont listés ci-dessous. Il est à noter que certains de ces axes font déjà partie du réseau existant, et pourront être modifiés pour répondre aux critères déterminés pour chacun des niveaux cyclables.

Terre ferme, nord-sud

Niveau 1	**Niveau 2**
Boulevard Champlain	Ouimet-Beurling
Verdun	Bannantyne
Wellington	Wellington

Niveau 1	Niveau 2
Boulevard LaSalle / Gaétan-Laberge	

Terre ferme, est-ouest

Niveau 1	Niveau 2
Crawford	Fayolle
Stephens	Brown
Woodland	Beatty
Galt	Melrose-Desmarchais
De l'Église	5e avenue
Boulevard LaSalle/Henri-Duhamel/Gilberte-Dubé	Willibrord
	Hickson
	Caisse

Île-des-Soeurs

Niveau 1	Niveau 2
Projet de pont piétons-cyclistes entre la terre ferme et l'Île-des-Sœurs	Place du Commerce
Boulevard Marguerite-Bourgeois	Chemin du Golf
Boulevard Île-des-Sœurs	Berlioz
Axe longeant l'A10/15	Boulevard Île-des-Sœurs
René-Lévesque	Boulevard de la Forêt
Cours du Fleuve	Chemin Marie LeBer
	Rue des Camélias
	Rue Elgar
	Passerelle reliant le Parc Adrien Archambault à la Pointe-Sud
	Axe reliant la station du REM et l'entrée de l'Île
	Axe reliant la station du REM à la Place du Commerce
	Axe reliant la station du REM à la Pointe-Nord
	René-Lévesques
	Jacques LeBer

Exemple de pont signature pour cyclistes et piétons entre la terre ferme et l'Île-des-Sœurs[3]

Mise sur pied d'une méthode de suivi

Une méthode de suivi comprenant des indicateurs quantitatifs et qualitatifs permet d'assurer le respect des critères qualitatifs déterminés pour le réseau cyclable et d'évaluer la fonctionnalité de ce dernier et des aménagements prévus pour les différents niveaux de voies cyclables en lien avec les besoins du milieu.

Mise en garde

Le respect des critères qualitatifs du réseau cyclable déterminé nécessite un approfondissement de la réflexion sur les enjeux ci-haut mentionnés, ainsi que sur la vitesse pratiquée par les véhicules motorisés, l'espace public disponible, la priorité de passage, l'entretien, le drainage des routes, la végétation.

La portée du projet à court, moyen et long terme dépend du budget annuel qui lui est réservé.

Il y a une possibilité de compétences partagées avec la Ville de Montréal en termes de planification, réalisation, mise en œuvre et financement des axes cyclables déterminés.

Maîtres d'ouvrages et Partenaires

Arrondissement de Verdun et Ville de Montréal

Une aide financière est peut-être disponible auprès du MTMDET :
https://www.transports.gouv.qc.ca/fr/aide-finan/municipalites/Documents/programme-developpement-transports-actifs.pdf

[3] Image construite à partir du concept de pont pour piétons et cyclistes vers Tatyshev Island (Russie) proposé par la firme ADM :
http://aasarchitecture.com/2017/04/cycling-pedestrian-bridge-tatyshev-island-adm.html

Indicateurs de suivi

- Indicateurs de moyens et de suivi, qualitatifs et quantitatifs.
- Commentaires des citoyens et des usagers.

Lieux de mise en œuvre prioritaires

- Axes cyclables existants compris dans le réseau cyclable déterminé;
- Projets pilotes à explorer :
    - Axe Boul.LaSalle / Henri-Duhamel / Gilberte-Dubé;
    - Secteur Crawford;
    - Boulevard Île-des-Sœurs et Berlioz;
    - Wellington et rues locales transversales;
    - De l'Église et Galt.

Références

Les méthodes et les concepts néerlandais abordés dans le cadre du présent projet ont comme référence le guide de conception en voies cyclables néerlandais Design Manual for Bicycle Traffic , élaboré par CROW, un organisme néerlandais à but non lucratif voué à la recherche en génie civil, transport et aménagement pour le compte d'institutions publiques ou privées. Ce guide contient les résultats probants de la recherche et du développement entrepris dans le domaine des infrastructures cyclables aux Pays-Bas depuis les années 1970.

- Groot, R. d., & CROW (2016). Design Manual for Bicycle Traffic (3 éd.). Ede: Fietsberaad CROW.
- Ministère des Transports, de la mobilité durable et de l'électrification des transports. (2016). Ouvrages routiers. Tome I. Chapitre 15. Voies cyclables. Québec: Gouvernement du Québec.
- Ministère des Transports, de la mobilité durable et de l'électrification des transports. (2016). Ouvrages routiers. Tome V. Chapitre 7. Voies cyclables. Québec: Gouvernement du Québec.

ACTION II: INTERVENTIONS DE MISE EN ŒUVRE DU RÉSEAU CYCLABLE DÉTERMINÉ

Enjeux

- La cohabitation modale;
- La vitesse pratiquée par les véhicules motorisés;
- L'espace public disponible;
- La visibilité des usagers;
- La priorité de passage;
- La fonction des routes locales;
- Le drainage des routes;
- Le camionnage;
- La végétation.

Objectifs

- Assurer l'implantation progressive du réseau cyclable déterminé;
- Évaluer la faisabilité de l'implantation des axes du réseau cyclable déterminé et des aménagements retenus par niveaux de voies cyclables;
- Explorer l'idée d'aménager des axes cyclables répondant à leur fonction et à l'utilisation prévue dans le réseau cyclable déterminé;
- Évaluer l'adéquation entre le réseau cyclable déterminé et les besoins du milieu;
- Évaluer l'acceptabilité et l'adaptation du milieu aux aménagements envisagés;
- Évaluer la qualité du réseau à favoriser les déplacements à vélo dans l'Arrondissement;
- Permettre les ajustements avant l'implantation définitive;
- Mesurer les retombées en termes d'attractivité, de confort et de sécurité perçue et réelle.

Principales actions liées

- Prolongement du réseau cyclable existant selon les principes néerlandais et détermination des aménagements par niveaux de voies cyclables

Contexte

L'implantation du réseau cyclable d'inspiration néerlandaise déterminé implique des changements importants dans l'aménagement et la gestion des déplacements de l'Arrondissement, et c'est pourquoi cette implantation doit être progressive. Une implantation trop rapide peut augmenter les risques, notamment,

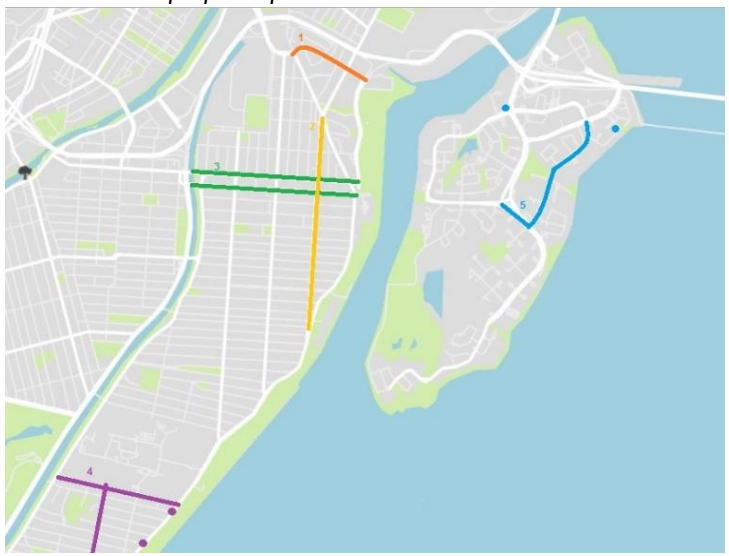
d'inadéquation entre les aménagements et les besoins du milieu ou des caractéristiques des cyclistes ou encore d'inacceptation sociale des aménagements, ce qui, au final, résulte en du mécontentement et une dépense de fonds publics critiquables.

La détermination des critères de qualité et du réseau cyclable d'inspiration néerlandaise par le comité de travail a permis de transposer les principes néerlandais en projets exploratoires dans le contexte verdunois. Les projets issus de cet exercice de transposition consistent en des étapes préliminaires en vue de la mise en œuvre d'aménagements permanents correspondant aux standards des différents niveaux de voies cyclables déterminés pour Verdun. Ces projets pilotes visent à familiariser l'ensemble des usagers avec de nouveaux aménagements routiers et à apporter les ajustements nécessaires avant l'implantation définitive.

Les projets ont été choisis pour leurs localisations (au moins un projet par quartier), ainsi que les besoins, les enjeux et les irritants relatifs aux déplacements à vélo, qui ont été soulevés par les citoyens, et qui sont spécifiques à certains lieux.

Les projets ont été discutés en comité et validés par ce dernier.

Localisation des projets exploratoires



Interventions à mettre en œuvre[4]

La première intervention décrite ci-dessous relève d'une évaluation professionnelle des aménagements routiers et la deuxième, d'un exercice de concertation entre citoyens et partis responsables de l'aménagement et de la gestion des déplacements de l'Arrondissement. Les interventions suivantes consistent en des projets d'aménagements à implanter in situ. Les premiers projets sont ceux ayant été priorisés par le comité, alors que les suivants sont soumis pour réflexion.

[4] Les images de cette section consistent en des croquis préliminaires.

Définition des aménagements cyclables envisagés pour chaque niveau de voie cyclable

L'exercice de définition et de détermination des caractéristiques et des paramètres physiques, opérationnels, géométriques et d'utilisation des aménagements cyclables envisagés pour chaque niveau de voie selon le contexte routier permet d'établir les standards à respecter et d'uniformiser les aménagements cyclables sur le territoire. Les éléments à définir sont, par exemple, la largeur des voies, la hauteur des voies cyclables, le type et la largeur des zones de dégagement ou de confort, le marquage, le revêtement, la vitesse pratiquée le partage de la route, etc.

Détermination de critères de conception qualitatifs

De façon complémentaire aux critères déterminés pour le réseau cyclable par le comité de travail et aux paramètres géométriques, physiques, opérationnels et d'utilisation de conception, la détermination de critères de conception qualitatifs spécifiques aux aménagements cyclables et basés sur les besoins et caractéristiques des cyclistes utilitaires permettent de choisir les aménagements et les éléments d'aménagements à privilégier pour une situation routière donnée. Ils permettent également d'évaluer la qualité de l'aménagement avant et après l'implantation. À titre d'exemple, les critères qualitatifs de conception néerlandais sont les suivants :

- Cohérence;
- Accès direct en termes de distance et de temps;
- Sécurité;
- Confort;
- Attrait.

Projets pilotes pour les aménagements des voies cyclables de niveau 1 (transit principal)

BOULEVARD LASALLE / HENRI-DUHAMEL / GILBERT-DUBÉ: VERS UNE VÉLORUE

L'axe Boulevard Lasalle / Henri-Duhamel / Gilbert-Dubé entre Argenson (Sud-Ouest) et la piste des Berges est un axe cyclable interarrondissement très emprunté, autant pour des raisons utilitaires que de loisir ou de sport. L'amélioration de la connectivité, de l'accès, du confort et de la sécurité de cet axe pour les cyclistes pourrait être envisagée par les interventions ci-dessus, et éventuellement, mener à l'implantation d'une vélorue sur les sections de routes locales.

- SAS vélo à l'intersection du Boulevard Lasalle / Henri-Duhamel, direction ouest;
- Ajout de signalisation d'indication;
- Élargissement de la bande cyclable bidirectionnelle sur Henri-Duhamel à 5m, entre La Poudrière et Gilberte-Dubé;
- Élargissement de la bande cyclable bidirectionnelle sur Gilberte-Dubé à 4m, entre Henri-Duhamel et Wellington;
- Retrait du stationnement sur rue du côté de la bande cyclable sur Gilberte-Dubé, entre Henri-Duhamel et Wellington;
- Recul de l'arrêt pour véhicules motorisés à l'intersection Gilberte-Dubé / Wellington (direction ouest) et devancement de celui des cyclistes;
- Élargissement de l'espace d'attente des cyclistes et des piétons d'une voie à l'intersection Gilberte-Dubé / Gaétan-Laberge, à l'aide de marquage et de bollards;
- Recul de l'arrêt pour véhicules motorisés à l'intersection Gilberte-Dubé / Gaétan-Laberge.

Existant

Carrefour Boulevard Lasalle / Henri-Duhamel

Image mise à jour non disponible

Transposition[5]

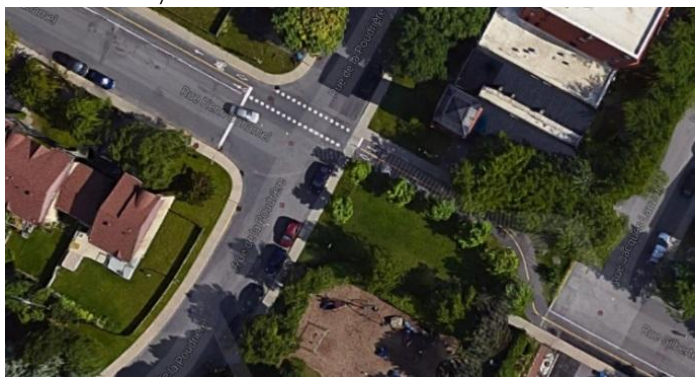
Henri-Duhamel

[5] Transposition des principes néerlandais dans le contexte verdunois.

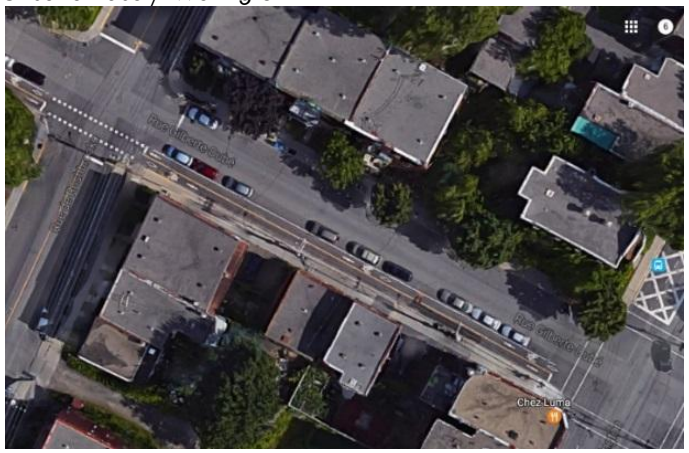
Existant

Transposition[5]

Henri-Duhamel / Gilberte-Dubé

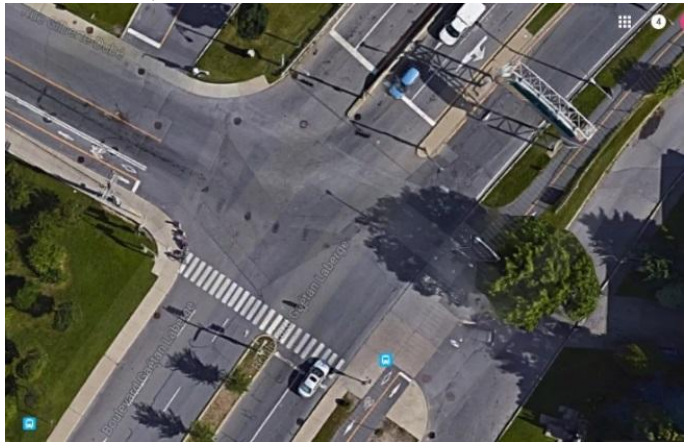


Gilberte Dubé / Wellington

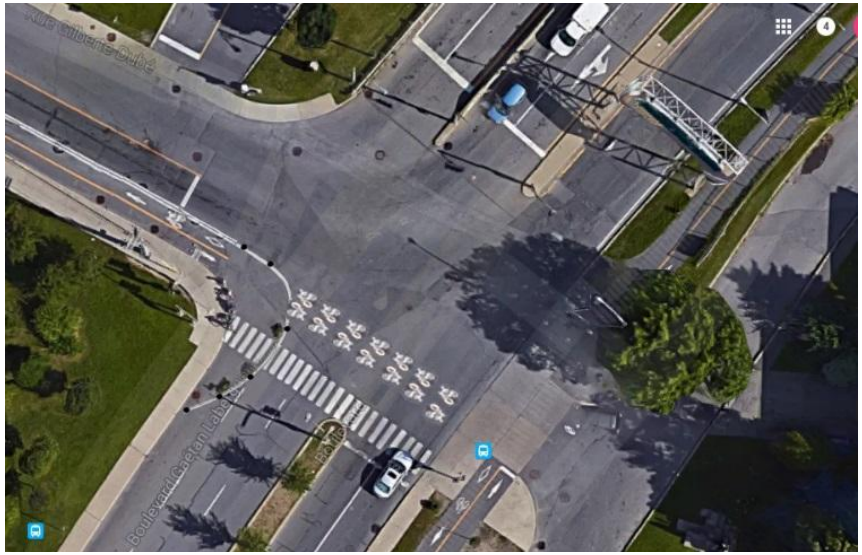


Existant

Gilberte-Dubé / Gaétan-Laberge



Transposition[5]



Étant donné la construction d'un nouveau boulevard urbain entre Henri-Duhamel et Atwater, il pourrait être envisageable de prolonger la vélorue sur le Boulevard Lasalle jusqu'à Argenson, dans l'Arrondissement du Sud-Ouest. Le prolongement de l'aménagement dans l'arrondissement limitrophe sécuriserait les cyclistes sur une plus longue distance. Cette option reste à étudier.

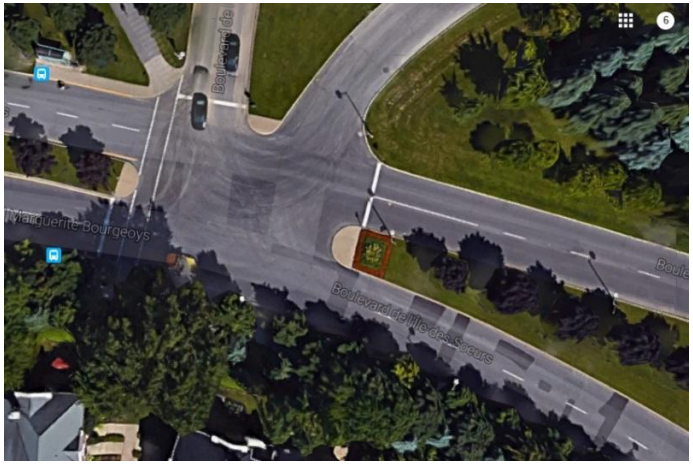
Projets pilotes pour les aménagements des voies cyclables de niveau 2 (transit secondaire)

BOULEVARD ÎLE-DES-SŒURS ET BERLIOZ : AMÉLIORER LA CONNECTIVITÉ, LE CONFORT ET LA SÉCURITÉ

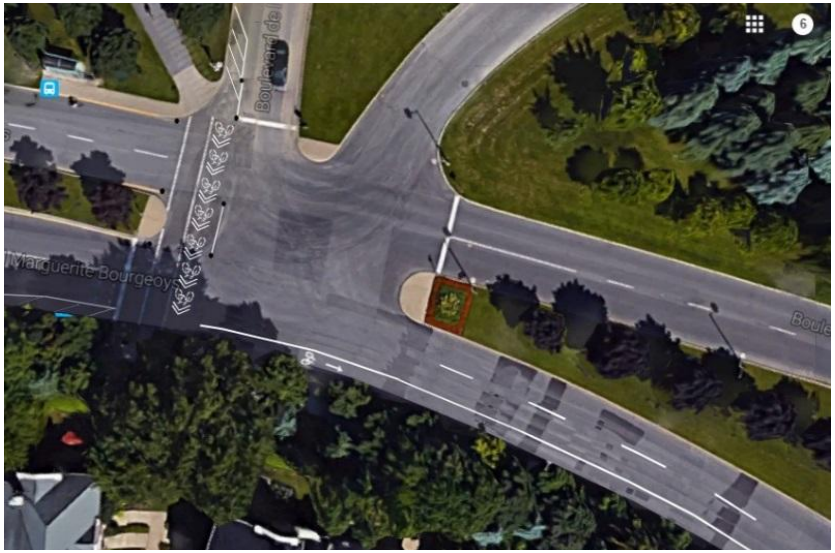
Le Boulevard Île-des-Sœurs, entre René-Lévesque et Boulevard Île-des-Sœurs, est un axe routier nord-sud longé par deux sentiers polyvalents bidirectionnels situés en site propre, de part et d'autre des voies de circulation. Au carrefour Boulevard Île-des-Sœurs (axe est-ouest) et Boulevard Marguerite-Bourgeois, cet aménagement ne se prolonge pas des deux côtés du Boulevard Île-des-Sœurs : du côté ouest, il bifurque vers le Boulevard Marguerite-Bourgeois, et du côté est, il continue de longer le Boulevard Île-des-Sœurs, mais du côté nord seulement. Pour un cycliste circulant vers le sud du côté ouest du Boulevard Île-des-Sœurs et désirant aller vers l'est à l'intersection, la configuration atypique du carrefour Boulevard Île-des-Sœurs et Boulevard Marguerite-Bourgeois ainsi que la largeur de l'emprise routière rend difficile l'accès au sentier polyvalent situé du côté nord-est. L'ajout d'une bande cyclable unidirectionnelle sur le Boulevard Île-des-Sœurs, entre le Boulevard Marguerite-Bourgeois et Berlioz, donnerait aux cyclistes un accès plus direct et logique au côté sud de l'Île. Cette voie pourrait être poursuivie au-delà de Berlioz.

Existant

Boulevard Île-des-Sœurs / Boulevard Marguerite-Bourgeois



Transposition



La rue Berlioz, entre Boulevard Île-de-Sœurs et René-Lévesque, est une rue locale large (≈14m) où les excès de vitesse sont fréquents. L'ajout de bandes cyclables unidirectionnelles de part et d'autre de la chaussée, entre le stationnement sur rue et la bordure, avec zone tampon de 0,5m[6] minimum entre la voie cyclable et le stationnement, pourrait mieux sécuriser la circulation des cyclistes, en plus de réduire la largeur des voies de circulation au minimum, ce qui créerait des situations où certains véhicules auraient à laisser passer celui venant en sens inverse. Cette mesure de modération de la circulation est largement utilisée en Europe.

Le carrefour Berlioz et René-Lévesque est identifié comme accidentogène. Le sentier polyvalent bidirectionnel longeant René-Lévesque est un axe cyclable très emprunté, puisqu'il est le lien principal vers l'estacade. En outre des conflits de cohabitation entre piétons et cyclistes sur ce lien, les zones d'attente au carrefour, les distances de traversées et la visibilité réduite due à la largeur de l'intersection augmentent les points de conflit entre usagers. Le projet comprend un élargissement d'une voie de la zone d'attente de piétons et des cyclistes du côté sud-ouest de l'intersection, ainsi que la création d'îlots d'attente sur René-Lévesque, vis-à-vis les terre-pleins actuels.

[6] Lignes de marquage non incluses.

Existant

Berlioz / René-Lévesque

Transposition

Projets pilotes pour les aménagements des axes résidentiels (accès sécuritaires aux résidences)

SECTEUR CRAWFORD

L'excès de vitesse est un irritant important du quartier Crawford. Le projet comprend deux types d'éléments de modération de la circulation qui ont pour but de briser la linéarité des rues et d'obliger les automobilistes à ralentir pour dévier horizontalement de leur trajectoire.

Le premier élément est un mini giratoire à l'intersection Ouimet et Lloyd-George, qui pourrait éventuellement être décoré de végétation dans une phase ultérieure d'implantation.

Le deuxième élément consiste en des obstacles installés en alternance sur les voies de circulation de la rue Leclair. Ces obstacles, par exemple, des pots de fleurs, imposent aux automobilistes à ralentir, à cédez le passage au véhicule venant en sens inverse, et à effectuer une manœuvre de contournement.

Existant

Ouimet / Lloyd-George

Transposition

Transposition

Leclair

Projets pilotes soumis pour réflexion

DE L'ÉGLISE ET GALT : VERS DES VOIES CYCLABLES À CONTRESENS

Les axes De l'Église et Galt sont des artérielles unidirectionnelles de transit fortement achalandées. Actuellement, on trouve une bande cyclable unidirectionnelle à droite de la chaussée, entre le stationnement sur rue et la voie de circulation, sur chacune de ces deux rues. Le projet inclut le déplacement de ces bandes cyclables entre le trottoir et le stationnement[7], en aménageant une zone tampon de 0,5m[8] minimum entre la voie cyclable et le stationnement. Les bollards, le cas échéant, doivent être situés à au moins 0,25m de la voie de roulement cyclable.

Sur De l'Église, axe comportant plusieurs commerces et services de proximité, l'intervention comprend le retrait du stationnement du côté gauche de la rue, et l'ajout d'une bande cyclable à contresens, avec zone tampon de 0,5m minimum, entre le trottoir, et la voie de circulation. Elle inclut également l'implantation d'un SAS vélo, à l'intersection De l'Église et Verdun.

Existant

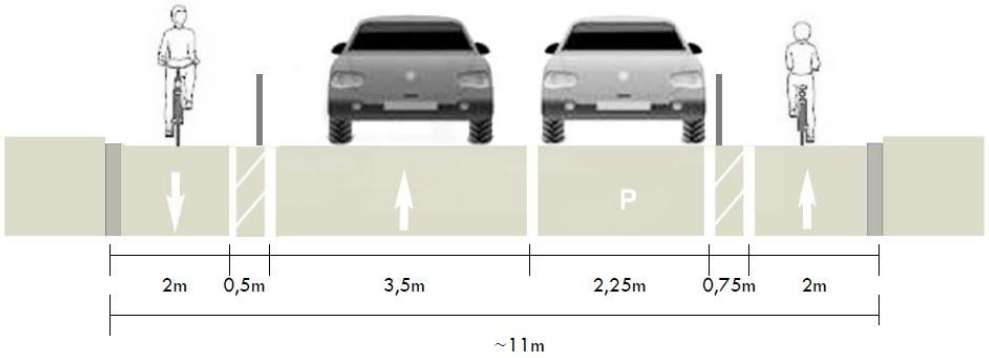
De L'Église / Verdun

[7] Les femmes du comité de travail ont unanimement affirmé que ce type d'aménagement est perçu plus sécuritaire que lorsque la bande se situe entre les voies de circulation et le stationnement.

[8] Lignes de marquage non incluses.

Transposition

Coupe



Transposition

De L'Église / Verdun

VERDUN : VERS UNE « VÉLORUE » PRINCIPALE?

La rue Verdun a été identifiée comme un axe de déplacements naturel et efficace pour les cyclistes verdunois, compte tenu de sa linéarité et de son emplacement stratégique au centre de l'arrondissement (terre ferme). L'aménagement de pistes cyclables unidirectionnelles sur cet axe modifierait l'utilisation actuelle de façon importante. Une stratégie d'implantation est à étudier.

WELLINGTON

La rue Wellington, appelée Promenade Wellington, est l'axe commercial local convergent de l'arrondissement. La demande citoyenne pour un accès amélioré à vélo à ce pôle d'intérêt important est manifeste. Cet axe commercial est également largement fréquenté par les piétons, et un meilleur accès pour ces usagers est aussi demandé. Une réflexion approfondie et plus globale sur l'aménagement de la rue Wellington est préalable à l'implantation de projets pilotes.

Exemple de rue commerciale partagée (Wellington)

Il est à noter que les saillies de trottoir mises en place par l'Arrondissement sur cet axe ne font pas l'unanimité. Plusieurs citoyens, incluant ceux du comité de travail, ont soulevé le fait que dans leur aménagement actuel, ces saillies obligent les cyclistes à se déplacer vers le centre de la chaussée, ce qui augmente chez plusieurs la perception d'insécurité. Une révision de l'aménagement de ces saillies est à envisager.

WELLINGTON ET RUES LOCALES TRANSVERSALES

Les rues locales transversales à Wellington sont actuellement linéaires et souvent empruntées pour le transit automobile. L'intervention consiste à profiter de l'installation des stationnements pour vélos aux approches des intersections de ces rues avec Wellington, pour agrandir les zones de stationnement et créer des « boîtes » simulant des saillies de trottoirs, servant autant à ralentir les automobilistes qu'à créer des « portails » de rues locales. À terme ces « boîtes » pourraient être remplacées par de vraies saillies.

La deuxième partie du projet porte sur l'étude de l'ajout de traversées piétonnes à tous les endroits où des saillies de trottoirs ont été implantées. Certaines clauses normatives compliquent toutefois cette intervention. Enfin, la troisième partie de ce projet consiste en la réduction de la vitesse affichée de la rue Wellington à 30km/h.

Existant

« Boîtes » à stationnements de vélos

Transposition

Transposition

Mise sur pied d'une méthode de suivi

Un réseau cyclable et ses infrastructures sont des éléments évolutifs, qui, comme un réseau routier et ses éléments d'aménagement, doivent être ajustés dans le temps en fonction des besoins des usagers qui l'empruntent et des objectifs fixés. Bien qu'on puisse envisager que les infrastructures cyclables d'un territoire

puissent parvenir, à un point dans le temps, à un déploiement et à un taux de satisfaction appréciables, la mise en place d'un mécanisme de suivi des étapes et des réalisations accomplies a l'avantage de mesurer l'avancement des projets et de leurs effets et d'être informé de leur qualité à répondre aux besoins du milieu, d'assurer le respect et la poursuite des objectifs dans le temps, d'orienter les actions futures et de cibler rapidement les améliorations nécessaires à apporter pour assurer l'attrait du vélo dans un contexte de forte compétition modale. Ce mécanisme de suivi débute par la détermination et la définition d'indicateurs de moyens et de suivi, qualitatifs et quantitatifs.

Un sondage destiné à recevoir les commentaires des citoyens est également à envisager.

Mise en garde

La continuation et la progression des projets à court, moyen et long terme dépendent du budget annuel qui lui est réservé.

Un réaménagement de l'espace public en vue de favoriser les cyclistes ne doit pas être fait au détriment de l'espace qui revient aux piétons.

Il y a une possibilité de compétences partagées avec la Ville de Montréal en termes de planification, réalisation, mise en œuvre et financement des axes cyclables déterminés.

Maîtres d'ouvrages et Partenaires

Arrondissement de Verdun et Ville de Montréal

Une aide financière est peut-être disponible auprès du MTMDET :
https://www.transports.gouv.qc.ca/fr/aide-finan/municipalites/Documents/programme-developpement-transports-actifs.pdf

Indicateurs de suivi

- Indicateurs de moyens et de suivi, qualitatifs et quantitatifs.
- Commentaires des citoyens et des usagers.

Références

- Groot, R. d., & CROW (2016). Design Manual for Bicycle Traffic (3 éd.). Ede: Fietsberaad CROW.
- Ministère des Transports de la mobilité durable et de l'électrification des transports. (2016). Ouvrages routiers. Tome I. Chapitre 15. Voies cyclables. Québec: Gouvernement du Québec.
- Ministère des Transports de la mobilité durable et de l'électrification des transports. (2016). Ouvrages routiers. Tome V. Chapitre 7. Voies cyclables. Québec: Gouvernement du Québec.
- CERIU (2016). Guide d'auscultation des voies cyclables en revêtement souple.

Verdun
Montréal

EN AVANT
Verdun