

PLAN DE DÉPLACEMENT urbain
du Plateau-Mont-Royal

PREMIER PLAN DE DÉPLACEMENT URBAIN DU PLATEAU-MONT-ROYAL

PLAN D'ACTION 2009 – 2010
Version finale révisée

TABLE DES MATIÈRES

	Page
1. INTRODUCTION.....	1
1.1 GÉNÉRALITÉS	1
1.2 PRÉSENTATION DU RAPPORT.....	1
2. PRÉSENTATION DE LA DÉMARCHE DU PDU DU PMR	2
2.1 RAPPEL DES OBJECTIFS	2
2.2 RAPPEL DU DIAGNOSTIC / PORTRAIT DES DÉPLACEMENTS.....	3
2.3 RAPPEL DES ORIENTATIONS	5
2.4 RAPPEL DES PISTES DE SOLUTIONS ET DES ACTIONS.....	5
3. PLAN D'ACTION 2009-2010.....	9
3.1 RAPPEL DES RÉALISATIONS DEPUIS 2006	9
3.2 PRÉSENTATION DES FICHES D'ACTION	9
3.3 ACTION À DÉFINIR.....	47
4. AUTRES ACTIONS	48
5. CONCLUSION	54
5.1 STRATÉGIE DE MISE EN ŒUVRE DU PDU	54
5.2 SUIVI DES ACTIONS ET DU PDU	55
5.2.1 Suivi de la mise en œuvre du PDU	55
5.2.2 Suivi des actions.....	56
5.3 PRIORISATION DES ACTIONS	56

ANNEXES

- ANNEXE A Principaux documents consultés
- ANNEXE B Réalisations de l'Arrondissement de 2006 à 2008
- ANNEXE C Liste des projets relatifs aux voies cyclables
- ANNEXE D Aménagements favorisant l'intermodalité aux stations de métro Mont-royal et Laurier Sud
- ANNEXE E Intersections à prioriser aux abords des écoles (Action 25)
- ANNEXE F Stationnements existants réservés à l'autopartage (février 2008)
- ANNEXE G Liste des Interventions aux abords de l'École Paul-Bruchési

1. INTRODUCTION

1.1 GÉNÉRALITÉS

En s'inspirant du Plan de Transport de la Ville de Montréal, l'arrondissement du Plateau-Mont-Royal (PMR) présente son *Premier Plan de déplacement urbain (PDU)* destiné à encadrer la gestion et la planification des déplacements sur son territoire pour les quinze prochaines années. La démarche entamée par l'arrondissement comporte les trois principales étapes suivantes :

- élaboration du Portrait et diagnostic des déplacements;
- élaboration d'un Document de consultation;
- élaboration du rapport final du premier Plan de déplacement urbain de l'arrondissement du Plateau-Mont-Royal.

Les deux premières étapes ont déjà été réalisées et les deux premiers documents ont été respectivement présentés publiquement, en février 2008 et en mai 2008. La troisième étape, soit l'élaboration d'un rapport final pour une première phase 2009-2010 devra être complétée d'ici la fin de la présente année.

1.2 PRÉSENTATION DU RAPPORT

Le Premier Plan de déplacement urbain du Plateau-Mont-Royal comprend :

- Un rappel de la démarche de l'élaboration du PDU;
- Le Plan d'action pour 2009-2010 dans le cadre duquel chaque action est présentée sous forme de fiche. Trois actions prioritaires ont été identifiées par l'arrondissement soit : créer une signature particulière autour des écoles, réaliser des quartiers verts et aménager des zones de rencontres;
- La présentation des actions pour lesquelles l'Arrondissement pourra agir à titre de partenaire dont la responsabilité ne lui incombe pas directement;
- Une conclusion présentant la stratégie de mise en œuvre et une priorisation des actions.

2. PRÉSENTATION DE LA DÉMARCHE DU PDU DU PMR

2.1 RAPPEL DES OBJECTIFS

L'analyse des déplacements dans l'arrondissement du PMR et le diagnostic qui en a été tiré, montrent que la position géographique et les caractéristiques territoriales du Plateau-Mont-Royal influencent la nature des déplacements.

Plusieurs rues locales du Plateau font l'objet d'une circulation de transit, de par sa localisation dans l'île de Montréal et la présence du mont Royal qui en font un passage obligé en direction ou en provenance du centre-ville.

Cependant, les résidents du Plateau ont recours à des modes de transport alternatifs à l'automobile pour près de 66 % de leurs déplacements, ces modes sont évidemment au centre de la réflexion entourant le PDU.

Par ailleurs, la densité du Plateau, tant résidentielle que commerciale, la configuration de ses rues (trame orthogonale) et la proximité sont tous des éléments de nature à favoriser l'utilisation de modes de déplacement alternatifs à l'automobile.

Dans ce contexte, on comprend aisément la préoccupation des résidents de l'arrondissement à l'égard de la place jugée trop importante de l'automobile dans la ville, dans leur quartier et dans leur rue. D'ailleurs, ces mêmes résidents adoptent généralement des comportements de mobilité plus écologiques. Le transit automobile constitue un des éléments centraux de la présente démarche. En ce sens, des mesures seront prises pour le limiter dans le réseau local et le concentrer, à sa place, dans le réseau artériel.

Dans la continuité des objectifs du Plan de transport de Montréal, l'Arrondissement a donc proposé deux objectifs principaux pour le PDU du Plateau-Mont-Royal soit :

1. Revoir le partage de la voie publique et de l'espace urbain pour une meilleure cohabitation et une meilleure complémentarité entre les différents modes de déplacement;
2. Revoir la place accordée à chaque mode de déplacement sur le territoire de l'arrondissement.

2.2 RAPPEL DU DIAGNOSTIC / PORTRAIT DES DÉPLACEMENTS

Dimension socioéconomique et territoriale

L'arrondissement du Plateau-Mont-Royal est le troisième plus petit arrondissement montréalais en terme de superficie; il se classe néanmoins premier au Canada pour sa densité, laquelle s'élève à 13 164 habitants par km². La position géographique et les caractéristiques territoriales du Plateau-Mont-Royal influencent la nature des déplacements.

De par sa localisation dans l'île de Montréal et la présence du mont Royal, le réseau de rues locales est utilisé pour de nombreux déplacements de transit, réalisés par les résidents et non résidents du Plateau. D'autre part, cette proximité avec le centre-ville influence positivement l'utilisation de mode de transport plus durable (modes actifs, transports en commun) par les résidents de l'arrondissement. De plus, de par la caractéristique urbanistique de l'arrondissement selon un plan en damier, la densité de l'emploi et des activités de loisir et de toutes sortes favorisent des déplacements plus courts et l'utilisation de modes de transport alternatifs à l'automobile.

L'arrondissement du Plateau-Mont-Royal se caractérise par une activité économique à la fois intense et diversifiée. Les principaux axes d'attraction tout modes et motifs confondus sont: le boulevard Saint-Laurent, les avenues Laurier, du Mont-Royal, du Parc et Papineau ainsi que les rues Saint-Denis et Sherbrooke. Le Plateau-Mont-Royal est un générateur de déplacements de par les activités qu'il offre (institutions, loisirs, magasinage, touristique) et la proximité du centre-ville et du mont Royal.

Caractéristique de la mobilité des personnes et des biens

Les résultats de l'enquête O-D 2003 montrent que les résidents du Plateau présentent des comportements de mobilité plus écologiques que ceux constatés à l'échelle de la région métropolitaine. Ils ont recours à des modes de transport alternatifs à l'automobile pour près de 66 % de leurs déplacements. Ce qui n'est pas le cas pour les non résidents qui transitent en plus grande partie en auto conducteur ou auto passager. Par contre, la dépendance à l'automobile de nombreuses personnes fréquentant l'arrondissement, fait qu'il faudrait être prudent quant à la mise en place de mesures visant à réduire l'offre de stationnement.

De plus, vu la grande diversité de la clientèle, les besoins en mobilité sont tout aussi diversifiés.

Condition de déplacement des personnes

Le plateau compte 262 km de trottoirs, 14,4 km de voies cyclables. Les conditions de déplacement dans le Plateau, le fort achalandage des trottoirs de certaines rues commerciales ainsi que sur certaines pistes cyclables engendrent des problèmes de circulation et de sécurité.

L'offre globale en transport en commun est intéressante mais donne accès principalement vers le centre-ville. Le Plateau dispose de 31 lignes d'autobus dont 18 régulières qui ne sont pas toujours en mesure de répondre à la demande des clients en matière d'accessibilité, de régularité et d'efficacité de desserte. Pour ce qui est du métro, il existe trois stations avec une bonne desserte mais ces stations sont surchargées en période de pointe et sont appelées à saturation.

Le réseau routier du Plateau compte 136 km de rues et 694 intersections. La surcharge en trafic sur le réseau routier du Plateau se traduit par de la congestion (75 000 véh./j) ainsi que ses conséquences négatives, c'est-à-dire, les émissions de CO₂ et les problèmes liés à la sécurité routière.

L'offre en stationnement actuelle est de 60 000 cases dont environ 50 % sont celles qu'occupent les résidents du Plateau. On ne trouve aucun stationnement incitatif à proximité des stations de métro pour encourager l'intermodalité. Par contre, on y trouve des places réservées aux vélos, aux taxis, et à l'autopartage.

Mesures à mettre en place

Des mesures seront mises en place par l'arrondissement afin de :

- Diminuer la vitesse de la circulation des véhicules motorisés.
- Canaliser le transit automobile sur le réseau artériel.
- Améliorer la qualité et la quantité des infrastructures favorisant la pratique des transports actifs, notamment la marche et le vélo.
- Améliorer la desserte en transport en commun sur son territoire, notamment la circulation entre ses quartiers.

De plus, le Plan de déplacement urbain contribuera à :

- La structuration de l'espace urbain et à la mise en valeur du territoire tel que défini dans le Plan d'urbanisme, notamment en reliant les sites d'intérêt, les pôles d'attraction et d'emplois.
- Modifier les habitudes de déplacements des usagers afin de favoriser un transfert modal de l'automobile vers les modes de transport collectif (mode de transport collectif : autobus, métro, transport adapté, autopartage, covoiturage et taxi – à plus long terme, cela pourrait inclure le tramway) et actifs (vélo et marche).

- Améliorer la qualité de l'environnement et réduire les effets négatifs ainsi que les nuisances des transports sur le milieu urbain en offrant des modes de transport alternatifs à l'auto solo.

Synthèse

La réduction de la place de l'automobile fait partie des objectifs du PDU. Elle se fera de manière progressive de façon à favoriser l'adoption de nouvelles habitudes de déplacements. Les actions qui seront privilégiées ne devront pas nuire à la vitalité économique, culturelle et sociale mais au contraire, les dynamiser. Le PDU affiche un parti pris en faveur des modes alternatifs à l'automobile solo, à l'intégration harmonieuse de tous les systèmes de transport et à un nouveau partage de la rue.

2.3 RAPPEL DES ORIENTATIONS

Les pistes de solutions et les actions envisagées pour atteindre ces objectifs s'organisent autour de cinq orientations :

Orientation 1 : Réduire le nombre de déplacements d'autos et de camions

Orientation 2 : Prioriser le transport durable

Orientation 3 : Limiter les nuisances liées aux véhicules motorisés

Orientation 4 : Améliorer la sécurité des déplacements actifs

Orientation 5 : Améliorer la qualité de l'environnement urbain

2.4 RAPPEL DES PISTES DE SOLUTIONS ET DES ACTIONS

Découlant des deux objectifs et des cinq orientations, sept pistes de solutions sont présentées. Chaque piste de solution est accompagnée d'actions proposées par l'arrondissement : 49 actions sont identifiées.

Notons que même si une action est jumelée avec une piste de solution particulière, plusieurs actions peuvent répondre à plus d'une piste de solution.

Les sept pistes de solution et les 49 actions s'articulent entre elles de la façon suivante :

Note particulière : La numérotation autant des pistes de solution que des actions diffère de celle du document de consultation.

Piste de solutions 1 : Apaiser la circulation automobile sur les réseaux local et collecteur

- Action 1 Fixer la vitesse affichée à 30 km/h en dehors du réseau artériel
- Action 2 Adopter une politique d'apaisement de la circulation
- Action 3 Poursuivre l'implantation de mesures d'apaisement de la circulation
- Action 4 Adopter des mesures influençant ou contraignant la circulation automobile
- Action 5 Multiplier les opérations radar
- Action 6 Installer des stèles de rétroinformation de limite de vitesse
- Action 7 Augmenter l'utilisation des panneaux radars mobiles
- Action 8 Optimiser la synchronisation des feux de circulation sur le réseau artériel
- Action 9 Améliorer la géométrie des intersections entre le réseau artériel et le réseau local

Piste de solution 2 : Favoriser un transfert modal de l'automobile vers les modes collectifs de transport

- Action 10 Concevoir un aménagement particulier améliorant l'intermodalité avec le métro
- Action 11 Améliorer l'accessibilité au métro pour les personnes à mobilité réduite, les personnes handicapées et les parents avec poussettes
- Action 12 Améliorer l'accessibilité aux autobus et aux abribus en période hivernale
- Action 13 Améliorer la desserte intra-arrondissement par autobus
- Action 14 Implanter des voies réservées ou des mesures prioritaires pour autobus
- Action 15 Doter l'avenue du Parc d'un tramway
- Action 16 Augmenter le nombre de postes de taxis

Piste de solution 3 : Améliorer l'attrait de la marche

- Action 17 Rendre piétonnes des rues ou des sections de rue
- Action 18 Aménager des « zones de rencontres »
- Action 19 Créer un réseau d'axes verts
- Action 20 Augmenter la qualité et la quantité des infrastructures et des équipements destinés aux piétons
- Action 21 Aménager des trottoirs qui mesurent au moins 1,8 m
- Action 22 Adopter une politique d'enlèvement des vélos épaves
- Action 23 Implanter des dispositifs sonores aux feux piétons

Piste de solution 4 : Améliorer l'attrait du vélo comme mode de déplacement

- Action 24 Prolonger et améliorer le réseau cyclable
- Action 25 Créer un réseau cyclable à vocation locale
- Action 26 Adapter le niveau de sécurité du réseau cyclable au type de circulation
- Action 27 Améliorer la signalisation aux abords des voies cyclables
- Action 28 Augmenter le nombre de places de stationnement pour vélo sur rue et hors rue aux diverses destinations
- Action 29 Adopter une politique encadrant la mise en place de places de stationnement pour vélo par des tiers
- Action 30 Augmenter l'offre de places de stationnement permanentes
- Action 31 Encourager l'implantation d'un système de location de vélos en libre-service
- Action 32 Uniformiser les supports et les stationnements à vélo

Piste de solution 5 : Promouvoir l'utilisation des transports durables

- Action 33 Promouvoir les services existants de transport actifs et collectifs
- Action 34 Tenir un forum de développement d'initiatives novatrices de transport durable tous les trois ans
- Action 35 Adopter une politique de transport durable à l'intention des employés d'entreprise et des citoyens

Piste de solution 6 : Améliorer la qualité des aménagements, la sécurité et l'environnement

- Action 36 Créer une signature particulière autour des écoles
- Action 37 Créer une signature particulière autour des parcs
- Action 38 Verdir le territoire à travers les différents projets
- Action 39 Réaliser des « quartiers verts »
- Action 40 Adopter une politique d'aménagement des postes d'attente pour les taxis
- Action 41 Définir des priorités dans l'application du Code de la sécurité routière
- Action 42 Mener une campagne de sécurité routière annuelle
- Action 43 Adopter des mesures plus restrictives pour encadrer le transport des marchandises

Piste de solution 7 : Repenser la gestion du stationnement

- Action 44 Sécuriser les intersections par le dégagement de 5 m
- Action 45 Moduler la tarification du stationnement automobile
- Action 46 Étendre le stationnement tarifé sur rue
- Action 47 Optimiser l'offre de stationnement automobile
- Action 48 Augmenter l'offre de stationnements réservés à l'autopartage
- Action 49 Encourager l'utilisation de véhicules moins énergivores

3. PLAN D'ACTION 2009-2010

Parmi les 49 actions présentées précédemment, une série d'actions ont été retenues comme faisant partie du Plan d'action 2009-2010. Ces actions sont présentées sous forme de fiche orientant la démarche à entreprendre et les éléments à considérer lors de la réalisation de l'action.

3.1 RAPPEL DES RÉALISATIONS DEPUIS 2006

Depuis 2006, l'Arrondissement du Plateau-Mont-Royal détient plusieurs réalisations qui s'inscrivent par leur nature même, dans le cadre des pistes de solutions proposées au PDU. Ces actions réalisées depuis 2006 sont décrites, au besoin, dans les fiches individuelles des actions et sont résumées à l'annexe B.

3.2 PRÉSENTATION DES FICHES D'ACTION

Une fiche d'action est généralement composée d'une dizaine de rubriques. Lorsqu'une rubrique n'est pas pertinente pour une action, elle est supprimée de la fiche. La figure ci-dessous illustre une fiche d'action type; ci-dessous, une description des rubriques.

Numéro, libellé de l'action, orientation et piste de solution

Pour un repérage facile, le numéro de l'action et son libellé sont présentés dans l'en-tête de la fiche sur un fond de couleur verte. Sous l'action, l'orientation est rappelée. Mentionnons, ici, qu'une action peut parfois rejoindre plus d'une orientation. Dans ce cas, l'orientation jugée la plus pertinente a été retenue.

1	Rendre piétonnes des rues ou des tronçons de rue	Améliorer l'attrait de la marche Piste de solution
<i>Orientation</i> Réduire le nombre de déplacements d'autos et de camions		
<i>Description</i>		
<i>Réalisations antérieures</i>		
<u>Actions liées</u>		
<i>Commentaires</i>		
<i>Démarche technique</i>		
Mise en garde		
<i>Sécurité</i>		
<i>À considérer</i>		
<i>Propositions</i>		
<u>Estimation des coûts :</u>		
<u>Stratégies de mise en œuvre :</u>		
<u>Implication réglementaire :</u>	<u>Références :</u>	

Placé en marge de droite sur chacune des fiches d'actions, un libellé, orienté de bas en haut, rappelle la piste de solutions correspondant à l'action. Tel que présenté plus haut (voir section 2.5), la couleur de fond de ce libellé varie selon la piste de solution.

Description / Réalisations antérieures

La « description » consiste en une définition détaillée de l'action projetée. En lien avec cette action, un rappel des réalisations antérieures effectuées depuis 2006 par l'Arrondissement est présenté à la fin de cette rubrique.

Actions groupées / Actions liées

Certaines actions ont été regroupées et font l'objet d'une seule fiche d'action; lorsqu'applicable, cette rubrique fait mention des actions regroupées. Cette rubrique présente également le numéro et le libellé des différentes actions en lien avec l'action présentée.

Commentaires

S'il y a lieu, des commentaires et remarques sont énoncés pour en améliorer la compréhension, replacer une action dans son contexte ou encore justifier la réalisation éventuelle d'une action.

Démarche technique

Pour chacune des actions, une démarche technique appropriée est proposée. Cette partie de la fiche donne les principes d'orientation ainsi que les étapes nécessaires pour la réalisation de l'action.

Mise en garde

Dans un encadré de couleur facilitant le repérage, une mise en garde est effectuée relativement à la sécurité ou à des éléments à considérer.

Propositions

En lien avec l'action décrite, certaines propositions sont énoncées concernant, entre autres, la localisation de l'intervention sur le territoire et l'approche à adopter.

Estimation des coûts

À titre informatif, des coûts unitaires sont présentés et fournissent un ordre de grandeur quant aux coûts associés à la réalisation et/ou l'entretien.

Stratégies de mise en œuvre

Lorsque requis, les étapes préalables à la réalisation de l'action sont présentées.

Partenaires impliqués / Implication réglementaire / Références

S'il y a lieu, pour chacune des actions, les partenaires impliqués pour la réalisation de l'action sont listés. Par ailleurs, si la réalisation de l'action implique une modification à un règlement ou à une loi existante, celle-ci y sera présentée ici. Enfin, les références utiles lors de l'élaboration de la fiche et à consulter lors de la réalisation de l'action sont répertoriées.

1

Fixer la limite de vitesse affichée 30 km/h en dehors du réseau artériel

Orientation

Améliorer la sécurité des déplacements actifs

Description

Par cette action, le PDU propose de réduire la limite de vitesse affichée à 30 km/h sur l'ensemble des liens routiers qualifiés comme étant des rues locales ou collectrices selon la hiérarchie routière de la Ville de Montréal.

Réalisations antérieures

Rappelons que la vitesse de l'ensemble des rues entourant les zones scolaires et de parcs est actuellement limitée à 30 km/h.

De plus, en 1998, une zone de 40 km/h a été mise en place dans l'arrondissement sous forme de projet pilote; cette zone est encore en vigueur aujourd'hui.

Actions liées

- #3 – Poursuivre l'implantation de mesures d'apaisement de la circulation
- #36 – Créer une signature particulière autour des écoles
- #37 – Créer une signature particulière autour des parcs
- #39 – Réaliser des « quartiers verts »

Commentaires

La Ville de Montréal, par le biais du Plan de transport, entend « accroître la sécurité des déplacements » notamment en réduisant « la limite de vitesse de 50 km/h à 40 km/h sur l'ensemble des rues locales, à l'exception des artères ».¹

À ce sujet, le projet de loi no 42 modifiant le Code de la sécurité routière permet dorénavant aux municipalités de modifier une limite de vitesse sans obtenir, au préalable, l'approbation du Ministre des transports. Ainsi, la Ville de Montréal pourra réduire la limite de vitesse à 40 km/h sur tout le territoire de l'île de Montréal (y compris dans les villes défusionnées). Les artères seront exclues des nouvelles règles de même que les zones de 30 km/h telles que les zones scolaires et/ou de parcs.

Mise en garde

Selon le document publié en novembre 2008 par le MTQ et intitulé *Aide à la détermination des limites de vitesse sur le réseau routier municipal*, les zones de 30 km/h devraient être réservées aux abords des écoles et des terrains de jeux. En effet, le fait d'appliquer une limite de vitesse à 30 km/h sur l'ensemble du réseau local et collecteur peut créer un effet pervers chez les conducteurs. Sur une rue donnée, il se peut qu'une vitesse affichée de 30 km/h semble inappropriée pour le conducteur compte tenu, notamment, de l'environnement physique de la rue. Ainsi, la crédibilité des zones de 30 km/h aux abords des écoles et des parcs pourra alors être remise en doute par ce conducteur.

En somme, l'uniformité d'une limite de vitesse à 30 km/h sur l'ensemble d'un réseau est susceptible de faire « oublier » aux conducteurs la présence de jeunes piétons dans les endroits où leur concentration est plus grande.

1. VILLE DE MONTRÉAL. *Plan de transport 2008*, p. 24 (17^e chantier).

Démarche technique

L'accord du MTQ face à l'application d'une limite de vitesse de 40 km/h permettra aux arrondissements de fixer les limites de vitesse sur son réseau local² sans obtenir, au préalable, une approbation du Ministre.

Afin d'assurer une implantation harmonieuse à travers l'ensemble de l'agglomération, le Service Infrastructures, transport et environnement (SITE) de la Ville de Montréal devra coordonner avec les 19 arrondissements la mise en place du 40 km/h sur le réseau local. Une démarche commune assurera l'uniformité des messages et une cohérence pour les citoyens et usagers du réseau.

Étapes requises

La modification d'une limite de vitesse requiert la réalisation des étapes suivantes :

- À partir de la hiérarchie, analyser les liens routiers de concert avec les services Consulter les usagers et les riverains;
- Préparer un plan d'information et de signalisation;
- Adopter un règlement pour modifier la limite de vitesse et transmettre le règlement au MTQ dans un délai de 15 jours suivant son adoption accompagné du plan d'information et de signalisation;
- Informer les usagers et les riverains (journal local, Internet, campagne de sensibilisation);
- Effectuer les aménagements nécessaires et installer la signalisation au moment de l'entrée en vigueur du règlement;
- Effectuer un suivi : contrôle policier, relevés de vitesse, etc.

Propositions

Il est recommandé de poursuivre l'objectif d'accroître la sécurité des déplacements tel qu'énoncé au Plan de transport 2008. L'arrondissement maintiendra la vitesse à 30km/h aux endroits prescrits (écoles et parcs) auxquels s'ajouteront éventuellement les quartiers verts et par phase, les autres priorités de l'arrondissement.

Il est proposé d'appliquer une limite de vitesse de 30 km/h dans les éventuels « quartiers verts ».

Stratégies de mise en œuvre :

Se référer aux orientations qui seront émises par l'Administration centrale.

Implication

réglementaire :

- Règlement sur la circulation (arrondissement)

Références :

- MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC. Aide à la *détermination des limites de vitesse sur le réseau routier municipal*, novembre 2008.
- MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC. *Guide de détermination des limites de vitesse sur les chemins du réseau municipal*, 3^e édition, 2002.
- VILLE DE MONTRÉAL. *Plan de transport 2008*.

2. En effet, selon l'article 130 de la chartre de la Ville de Montréal, la responsabilité de fixer les limites de vitesse sur le réseau local incombe aux arrondissements.

2-3

Poursuivre l'implantation de mesures d'apaisement de la circulation

Orientation

Limiter les nuisances liées aux véhicules motorisés

Description

L'apaisement de la circulation consiste à aménager les rues de manière à modifier les comportements des automobilistes et ainsi à mieux gérer la circulation, notamment par le changement des parcours ou des flux de circulation³. Depuis 2002, l'Arrondissement a commencé à implanter des mesures d'apaisement de la circulation. Au cours des prochaines années, l'Arrondissement prévoit de :

- Consolider les mesures déjà implantées;
- Concentrer les aménagements autour des lieux fréquentés par les enfants;
- Profiter des réaménagements de rues majeures pour implanter de nouvelles mesures d'apaisement sur les rues locales perpendiculaires.

Réalisations antérieures

Depuis 2006 :

- Construction de dos d'âne, de saillies de trottoirs, de mails centraux (en béton ou par du marquage au sol), réaménagement et élargissement de trottoirs, mise en place de voies cyclables et ajout de stationnement.

Les réalisations de l'Arrondissement depuis 2006 sont détaillées à l'annexe B.

Actions regroupées

#2 – Adopter une politique d'apaisement de la circulation

#3 – Poursuivre l'implantation de mesures d'apaisement de la circulation

Actions liées

#18 – Aménager des « zones de rencontres »

#44 – Sécuriser les intersections par le dégagement de 5 m

#4 – Adopter des mesures influençant ou contraignant la circulation automobile

#9 – Améliorer la géométrie des intersections entre le réseau artériel et le réseau local

#36 – Créer une signature particulière autour des écoles

#37 – Créer une signature particulière autour des parcs

#39 – Réaliser des « quartiers verts »

Commentaires

- Une mesure n'est valable que si elle est perçue comme efficace par les usagers de la rue et les résidents du quartier et en autant qu'elle ne crée pas de situation indésirable. En effet, lorsqu'on implante des mesures d'apaisement de la circulation, il importe de s'assurer que :
 - Le problème de transit et de vitesse ne soit pas déplacé sur une autre rue locale;
 - La circulation de transit pourra se faire ailleurs ou autrement;
 - Les voies de circulation extérieures auront la capacité d'absorber le trafic qui se déplacera éventuellement;
 - Assurer une accessibilité pour les résidents;
 - Les services d'utilité publique et le transport en commun pourront encore fonctionner efficacement;
 - Les services d'urgence auront toujours accès dans toute la zone.
- Certaines mesures empiètent sur le stationnement sur rue.
- Certains tronçons de rues correspondant à des plaintes et requêtes ont été identifiés pour des relevés et seront analysés prochainement pour identifier, s'il y a lieu, les interventions à venir.

3. CONSEIL RÉGIONAL DE L'ENVIRONNEMENT ET COALITION POUR LA RÉDUCTION ET L'APAIEMENT DE LA CIRCULATION. *Apaisement de la circulation sur le Plateau Mont-Royal, document présenté dans le cadre des soirées d'information du Plan de déplacement urbain du Plateau Mont-Royal.*

Démarche technique

Chaque situation est unique et il n'existe pas de « meilleure » solution à un phénomène de transit ou de vitesse. En effet, c'est la combinaison de connaissances du milieu, d'expertise technique et de bon jugement qui permet de choisir une mesure ou une combinaison de mesures appropriées. Ainsi, il y a plusieurs principes d'apaisement de la circulation qui s'appliquent à toute situation⁴:

- Bien identifier le problème;
- Quantifier le problème;
- Considérer en premier lieu des améliorations au réseau d'artères;
- Appliquer des mesures de modération de la circulation sur l'ensemble d'un secteur;
- Effectuer un suivi (par une étude avant-après).

Mise en garde

Sécurité

La sécurité doit être primordiale dans tous les aspects de la planification, du design et de la mise en œuvre de mesures d'apaisement de la circulation. La conception de mesures et l'élaboration d'un plan d'apaisement de la circulation sécuritaire exigent de connaître les limites et les attentes des conducteurs, des cyclistes et des piétons. Les autres clefs d'un plan de modération de la circulation sécuritaire sont :

- Une bonne visibilité;
- Une cohérence du design;
- Une signalisation ainsi qu'un marquage appropriés.

À considérer

- Éviter de limiter l'entrée et la sortie;
- Utiliser des mesures auto-exécutoires⁵;
- Ne pas gêner les modes non-motorisés;
- Considérer tous les services et la desserte de transport en commun.

Propositions

- En plus d'aménager les endroits fréquentés par les enfants, l'implantation de mesures d'apaisement de la circulation doit se faire en liaison avec des mesures qui ont un impact semblable (ex.: saillies de trottoirs) et en fonction des futures « zones », des futurs « quartiers verts », etc.;
- Effectuer un suivi de l'efficacité des mesures antérieures ou des aménagements existants (ex : analyse des débits et/ou vitesses pratiquées avant et après l'implantation d'un dos d'âne);
- En référence à l'action 2 – « Adopter une politique d'apaisement de la circulation », l'Arrondissement pourrait se doter d'un processus de gestion des demandes et des plaintes reliées à la circulation. Cet outil d'aide à la décision adapté aux caractéristiques de l'arrondissement permet d'appliquer une démarche uniforme dans le traitement des plaintes formulées par les citoyens relativement aux débits de circulation et aux vitesses pratiquées. Le processus prend la forme d'un logigramme où chaque situation éventuelle mène à un niveau décisionnel. À travers tout le processus, une séquence d'actions à mettre en œuvre et de décisions à prendre conduit, ultimement, à l'implantation ou non des recommandations qui feront en sorte d'atténuer le problème soulevé. Selon le cas, les interventions recommandées peuvent faire partie de la famille des mesures d'apaisement de la circulation. Habituellement, ce genre de processus implique les grandes étapes suivantes :
 - Traitement préliminaire de la demande;
 - Confirmation de la problématique;
 - Traitement particulier;
 - Recommandations et interventions.

4. ASSOCIATION DES TRANSPORTS DU CANADA. *Guide canadien d'aménagement des rues conviviales*, décembre 1998, p. 1-5.

5. Selon le Guide canadien d'aménagement de rues conviviales, les mesures auto-exécutoires consistent en des mesures qui sont présentes 24 heures sur 24 et qui ne requièrent aucune surveillance policière (par exemple, fermeture de rue).

Estimation des coûts :

- Dos d'âne : entre 6 000 et 8 000 \$
- Saillies de trottoir : entre 20 000 et 25 000 \$

Stratégies de mise en œuvre :

- Poursuivre l'analyse en cours sur les tronçons de rues;
- Effectuer un suivi des mesures existantes.

Partenaires impliqués :

- Administration centrale (SITE);
- Commission de la sécurité urbaine et de la circulation (CSUC);
- Service de police de la Ville de Montréal, Service des incendies de Montréal, etc.
- Service des travaux publics (entretien);
- Etc.

Références :

ASSOCIATION DES TRANSPORTS DU CANADA. *Guide canadien d'aménagement des rues conviviales*, décembre 1998.

4

Adopter des mesures influençant ou contraignant la circulation automobile

Orientation

Réduire le nombre de déplacements d'autos et de camions

Description

Parmi les mesures qui influencent ou contraignent la circulation automobile, on compte : fermeture de terre-pleins, interdiction de virage à gauche, sens uniques inversés, interdiction de circulation autre que locale, etc.

Réalisations antérieures

2006 à 2008 : Mise en place de mails centraux, fermetures d'îlots de virage à droite, modification à la signalisation, modification de sens de circulation.

Les réalisations de l'Arrondissement depuis 2006 sont détaillées à l'annexe B.

Actions liées

- #17 – Rendre piétonnes des rues ou des sections de rues
- #2 – Adopter une politique d'apaisement de la circulation
- #3 – Poursuivre l'implantation de mesures d'apaisement de la circulation
- #39 – Réaliser des « quartiers verts »

Commentaires

L'Arrondissement a déjà procédé à la mise en place de ce type de mesures sur son territoire et compte poursuivre dans cette voie afin d'éliminer, notamment, une circulation de transit sur des rues locales. C'est le cas, notamment, sur le boulevard Saint-Joseph où l'Arrondissement étudie présentement plusieurs mesures contraignant la circulation de transit sur la rue Chambord (fermeture du terre-plein central sur Saint-Joseph, interdiction de virage à gauche sur Chambord depuis Saint-Joseph, etc.). De plus, l'Arrondissement souhaite utiliser ce genre de mesures dans l'optique d'implantation des « quartiers verts ».

Afin d'offrir son plein potentiel et surtout de ne pas déplacer la problématique de circulation sur une rue voisine, l'implantation des mesures influençant ou contraignant la circulation ne doit pas être effectuée de façon ponctuelle, mais plutôt suivant une approche globale et avec une certaine uniformité pour déterminer un secteur d'intervention.

Au même titre que pour l'implantation des mesures d'apaisement de la circulation, il importe de s'assurer lors de l'implantation de mesures contraignant la circulation que :

- Le problème de transit et de vitesse ne soit pas déplacé;
- La circulation de transit pourra se faire ailleurs ou autrement;
- Les voies de circulation extérieures auront la capacité d'absorber le trafic qui se déplacera éventuellement;
- Les services d'utilité publique pourront encore fonctionner efficacement;
- La circulation des modes actifs n'est pas contrainte;
- Les services d'urgence auront toujours accès dans toute la zone.

Démarche technique

Pour l'implantation de mesures contraignant la circulation, les étapes suivantes sont requises :

- Bien identifier le problème;
- Quantifier le problème;
- Mesurer les impacts sur les rues limitrophes;
- Mise en place de la mesure;
- Effectuer un suivi.

Mise en garde

À considérer

- Considérer les services d'urgence et d'entretien ainsi que la desserte de transport en commun;
- Ne pas gêner les modes non motorisés.

Propositions

- Une fois que la décision d'implanter une mesure est prise, il est recommandé d'en vérifier l'efficacité dans le cadre d'un projet pilote. Ainsi, des équipements de nature temporaire nécessitant moins de ressources matérielles pourront être mis en place au début; et lorsque l'efficacité de la mesure est vérifiée, des équipements de nature permanente et souvent plus esthétiques peuvent être implantés (saillies de béton, végétation, etc.).

Estimation des coûts :

Les coûts de réalisation vont varier énormément selon le choix des équipements et mesures à implanter (ex. : balises sur poteaux ou saillies de béton).

Stratégies de mise en œuvre :

- Poursuivre les analyses en cours;
- Effectuer un suivi de l'efficacité des mesures existantes.

Références :

- ASSOCIATION DES TRANSPORTS DU CANADA. *Guide canadien d'aménagement des rues conviviales*, décembre 1998.
- Normes du MTQ (Tomes I à V).

6-7 Installer des stèles de rétroinformation de la limite de vitesse

Orientation **Améliorer la sécurité des déplacements actifs**

Description

Dans le but de réduire les vitesses pratiquées sur son territoire, l'Arrondissement a identifié deux actions : 6 « Installer des stèles de rétroinformation de limite de vitesse » et 7 « Augmenter l'utilisation de panneaux radars mobiles ».

Action 6 :

Afin d'informer les automobilistes du fait qu'ils circulent dans des quartiers résidentiels, l'Arrondissement va procéder à l'installation de stèles de rétroinformation de vitesse à certains endroits spécifiques tel qu'aux abords des écoles.

Action 7 :

Afin d'inciter les automobilistes à modifier leurs comportements, l'Arrondissement compte augmenter l'utilisation de panneaux radars mobiles.

Actions regroupées

#6 – Installer des stèles de rétroinformation de limite de vitesse

#7 – Augmenter l'utilisation des panneaux radars mobiles

Actions liées

#2 – Adopter une politique d'apaisement de la circulation

#3 – Poursuivre l'implantation de mesures d'apaisement de la circulation

#5 – Multiplier les opérations radar

#36 – Créer une signature particulière autour des écoles

#37 – Créer une signature particulière autour des parcs

Commentaires

L'utilisation de moyens de répression comme les opérations radar sont efficaces mais leur effet demeure momentané. Quant aux stèles de rétroinformation de la vitesse, celles-ci informent le conducteur de la vitesse à laquelle il circule et responsabilise son comportement mais leur effet est temporaire également.

Mise en garde

À considérer

L'installation de stèles de rétroinformation de vitesse en permanence sur un lien routier peut créer un effet d'habitude chez le conducteur et amenuiser leur efficacité⁶. À long terme, ces équipements peuvent devenir de moins en moins efficaces.

Les stèles de rétroinformation de vitesse sont moins efficaces sur les artères comportant plusieurs voies de circulation.

La mise en place de stèles de rétroinformation de vitesse altère la qualité du paysage urbain.

Apaiser la circulation automobile sur les réseaux local et collecteur

Piste de solution

6. GARBER, N.J. et PATEL, S.T., Control of vehicle speeds in temporary traffic control zones, Transportation Research Board, 1995, 1509, pp. 73-81.

Propositions

- Il est recommandé d'installer des stèles de rétroinformation de vitesse avec panneaux solaires à proximité des écoles primaires.

En 2009, deux stèles de rétroinformation avec panneaux solaires seront implantées aux abords de l'école Paul-Bruchési, soit sur les rues Chambord et de Lanaudière entre le boulevard Saint-Joseph et la rue Gilford.

- Il est recommandé d'installer des stèles de signalisation de vitesse (radars mobiles) aux abords des parcs.
- Il est proposé d'utiliser ces équipements et outils dans le cadre d'une campagne de sensibilisation à la vitesse menée une à deux fois par année (au printemps et lors de la rentrée scolaire).

Une campagne publicitaire peut se traduire par : des articles dans les journaux locaux, des oriflammes, des affiches aux abords des parcs et des écoles, des prospectus remis aux contrevenants sont des moyens de sensibiliser la population au respect de la vitesse.



Estimation des coûts :

- Stèle de rétroinformation de vitesse (signalisation active avec panneaux solaires) : 15 à 20 000 \$ (aménagement non inclus)
- Stèle de signalisation de vitesse (radar mobile) : 17 000 à 20 000 \$

Partenaires impliqués :

- Service de police de la Ville de Montréal (postes de quartier 37 et 38)

10

Concevoir un aménagement particulier améliorant l'intermodalité avec le métro

Orientation

Réduire le nombre de déplacements d'autos et de camions

Description

Afin d'assurer l'intermodalité aux abords des stations de métro, l'aménagement de celles-ci devrait inclure les équipements suivants :

- Débarcadères pour autobus;
- Stationnement pour vélos;
- Débarcadères automobiles.

De plus, pour faciliter l'intermodalité, certains équipements sont souhaitables à proximité d'une station de métro sans pour autant faire partie intégrale de l'aménagement d'une station de métro. Il s'agit des équipements suivants :

- Postes de taxis;
- Stationnement pour autopartage.

Cette action vise particulièrement les stations de métro Mont-Royal et Laurier Sud prévues respectivement pour 2009 et 2010. Mentionnons que ces stations de métro sont pourvues de plusieurs aménagements et équipements favorisant l'intermodalité mais qui reste à être révisés notamment en prévision d'un projet de zone de rencontres. L'annexe D illustre les aménagements et les équipements actuellement en place.

Actions liées

- #11 – Améliorer l'accessibilité au métro pour les personnes à mobilité réduite, les personnes handicapées et les parents avec poussettes;
- #16 – Augmenter le nombre de postes de taxis;
- #48 – Augmenter l'offre de stationnement réservé à l'autopartage;
- #33 – Promouvoir les services existants de transport actifs et collectifs;
- #40 – Adopter une politique d'aménagement des postes d'attente pour les taxis.

Commentaires

- À l'heure actuelle, les stations de métro de l'arrondissement permettent l'intermodalité avec la marche, le vélo, les autobus et, dans certains cas, l'autopartage.
- La conception d'un aménagement doit être réalisée de concert avec la Société de transport de Montréal (STM) et les autres partenaires, soit le Bureau du taxi et du remorquage ainsi que les entreprises d'autopartage.

Démarche technique

Pour chacune des stations de métro, l'amélioration de l'intermodalité nécessite les étapes suivantes :

- Inventaire des aménagements actuels;
- Identifier et quantifier les besoins pour chacun des modes (vélos, marche, automobiles, taxis, autopartage, autobus, etc.);
- Élaborer des concepts d'aménagement.

Favoriser un transfert modal de l'automobile vers les modes collectifs de transport

Piste de solution

Stratégies de mise en œuvre :

- *En fonction de l'analyse effectuée, identifier la station de métro la plus déficiente;*
- *Travailler en partenariat avec les partenaires impliqués afin d'élaborer des concepts d'aménagement qui répondent aux besoins identifiés;*
- *Mettre en place les interventions nécessaires;*
- *Élaborer un plan d'action pour prioriser les trottoirs aux abords des métros lors de l'entretien hivernal.*

Partenaires impliqués :

- Société de transport de Montréal;
- Vélo Québec;
- Stationnement de Montréal (BIXI)
- Bureau du taxi et du remorquage (BTR);
- Entreprises d'autopartage.

17

Rendre piétonnes des rues ou des tronçons de rue

Orientation Réduire le nombre de déplacements d'autos et de camions

Description

Une rue piétonne est une rue où seuls les usagers à pied sont autorisés de même que les personnes handicapées qui utilisent des appareils mécaniques ou motorisés. Un tronçon de rue peut être piétonnisé de manière permanente, occasionnelle ou périodique (en termes d'heures, de jours ou de saisons). La piétonisation peut être concrétisée de manière plus ou moins forte, de l'aménagement permanent de la chaussée (en supprimant les trottoirs) et en installant du mobilier urbain en plein milieu de la voie à la simple pose de barrières mobiles pour interdire l'accès provisoire à la rue.

Actions liées

- #18 – Aménager des « zones de rencontres »
- #19 – Créer un réseau d'axes verts
- #20 – Augmenter la qualité et la quantité des infrastructures et des équipements destinés aux piétons
- #39 – Réaliser des « quartiers verts »

Commentaires

Durant la saison estivale, certaines rues commerciales de l'arrondissement du Plateau sont fermées à la circulation automobile de façon temporaire (boulevard Saint-Laurent et avenue Mont-Royal) ou permanente (rues Prince-Arthur).

La fermeture d'une rue à la circulation de véhicules doit cependant permettre la livraison des marchandises. Des modalités doivent être définies en relation avec les caractéristiques commerciales de la rue et du caractère permanent ou non de la fermeture.

Par rapport à la zone de rencontres, la rue piétonne apparaît comme une étape de plus dans la réduction de l'usage de l'automobile. Une analyse fine des avantages et inconvénients de chacune de ces deux solutions devrait être entreprise en parallèle à la mise en œuvre de ces premières actions.

Démarche technique

La transformation d'une rue en rue piétonne doit être précédée par la démarche suivante :

1. Valider techniquement chacune des propositions, notamment, par une étude d'impact sur la circulation qu'une fermeture à la circulation engendrera sur les rues avoisinantes et sur l'activité économique de la rue;
2. Consulter les résidents et acteurs économiques du secteur concerné;
3. Effectuer un suivi de l'appréciation des usagers et des personnes concernées.

La concertation est un préalable impératif avant la piétonisation d'une rue. La consultation des résidents et acteurs concernés doit se faire le plus tôt possible dans le temps afin de permettre une bonne analyse des inconvénients éventuels et des mesures de compensation à mettre en place éventuellement.

Mise en garde

Sécurité

L'accès par les véhicules d'urgence doit être possible en tout temps.

À considérer

L'accès par les services d'entretien doit être également considéré, des modalités de déneigement particulières doivent être établies pour les rues piétonnes.

Conjuguer l'esthétisme et l'utilitaire dans l'aménagement de ces rues afin d'accommoder les personnes non-voyantes et les personnes en fauteuil roulant.

Propositions

- Premières réalisations possibles :
 - La rue Guilbault entre la rue Saint-Dominique et le boulevard Saint-Laurent constitue une alternative à analyser. Pour l'Arrondissement, sa connaissance de cette partie du territoire ainsi qu'une visite sur le terrain portent à croire que la piétonisation de cette rue aurait peu d'impact sur la circulation automobile et le transport des marchandises.



Source : CERTU. *L'aire piétonne – Rue commerçante*

Estimation des coûts :

Le coût d'aménagement d'une rue piétonne dépend de nombreux facteurs :

- Du caractère provisoire ou permanent de la fermeture aux automobiles et les aménagements de voirie qui en découlent (mesures d'accompagnement, signalisation, etc.);
- De la signature qui aura été définie pour les rues piétonnes (type de mobilier urbain, de pavage, etc.).

Stratégies de mise en œuvre :

1. Définir les critères d'implantation de rues piétonnes :
 - Présence d'une forte densité de piétons;
 - Forte concentration d'activités commerciales ou touristiques,
 - Activités en conflit avec l'usage de l'automobile;
 - Objectifs de revitalisation économique;
 - Etc...
2. Établir une liste de rues potentielles;
3. Établir une priorisation des rues en tenant compte des résultats des diverses études, de l'intégration à un éventuel réseau d'axes verts (action 19), d'une répartition équilibrée sur le territoire de l'arrondissement, etc.;
4. Élaborer un cadre d'aménagement des rues piétonnes (revêtement, signalisation, dénivelé horizontal, mobilier urbain, etc.);
5. Selon l'importance des fermetures envisagées, étudier la problématique des livraisons en vue de proposer des mesures adaptées aux différents cas de fermeture;
6. Réaliser une opération pilote;
7. Mettre en place un processus de suivi de l'action.

Références :

- Centre d'études sur les Réseaux, les Transports et l'Urbanisme et les constructions publiques (CERTU). *L'aire piétonne*, septembre 2008.

18

Aménager des « zones de rencontres »

Orientation Réduire le nombre de déplacements d'autos et de camions

Description

Une zone de rencontres est un espace public partagé entre tous les usagers de la route. La zone de rencontres permet à tous les usagers d'utiliser l'ensemble de la surface de la route. Les piétons y ont la priorité par rapport aux véhicules.

Selon les analyses effectuées par le CERTU sur la base des expériences belges et suisses essentiellement, les caractéristiques d'une zone de rencontres sont les suivantes :

- Elle doit permettre une totale mixité entre tous les usagers sur une partie de la voirie urbaine : piétons, cyclistes, usagers motorisés, transports en commun, ce que ne permet pas la rue piétonnière. En ce sens, elle complète les zones piétonnes et les zones à 30 km/h. en offrant une meilleure accessibilité de la rue aux personnes à mobilité réduite. Il est en plus recommandé de garder un espace réservé aux piétons, dès que la largeur de la rue le permet, afin d'assurer un cheminement piéton non accessible aux véhicules motorisés.
- La priorité est donnée aux piétons qui n'ont pas obligation de circuler sur les trottoirs.
- La vitesse des véhicules motorisés est limitée à 20 km/h.
- La réglementation classique s'applique à la zone de rencontres que ce soit la législation pour les personnes à mobilité réduite (notamment les personnes handicapées), la signalisation, etc.
- Elle est d'une dimension relativement peu étendue afin de rendre possible une forte contrainte de vitesse sur les véhicules et une attention soutenue des conducteurs du fait de la priorité piétonne.
- En termes d'aménagement, de lisibilité et de signature, le nivellement chaussée et trottoir est le plus souvent proposé (chaussée qui s'efface) avec un changement de matériaux et un contraste visuel. Ainsi les usagers motorisés perçoivent que l'espace dans lequel ils pénètrent n'est plus essentiellement destiné à l'écoulement du trafic.
- Le stationnement sur rue de véhicules motorisés est très fortement contraint dans les zones de, il ne peut être autorisé que sur des espaces très localisés (pas le long des bâtiments, ni des espaces verts), mais sur des espaces bien délimités et bien signalés.
- La circulation des vélos est permise dans les deux sens alors que celle des automobiles est généralement à sens unique.
- La circulation des camions est réservée aux véhicules de livraison de marchandises (généralement de petite taille) et strictement réglementée au plan des horaires de circulation.

La zone de rencontres peut être vue comme une étape vers une rue piétonne. Le passage de la zone de rencontres à la rue piétonne se faisant simplement en fermant l'accès aux véhicules (vélos et motorisés).



Source : DIRECTION DE L'OFFICE FÉDÉRALE DES ROUTES (Suisse). *Modifier le trafic à l'intérieur des localités.*

Actions liées

- # 17 – Rendre des rues piétonnes
- # 19– Créer un réseau d'axes verts
- # 39 – Réaliser des quartiers verts
- # 36 – Créer une signature particulière autour des écoles
- # 37 – Créer une signature particulière autour des parcs

Commentaires

La signature des zones de rencontres nous paraît primordiale pour que les usagers motorisés n'aient aucun doute sur les contraintes qui s'imposent à eux dans ces espaces.

Après la Suisse et la Belgique, la France a introduit la zone de rencontres dans le Code de la route. Belgique a également introduit de nouvelles définitions de la rue, la zone de rencontres, l'usager, le piéton et met ainsi concrètement en œuvre une plus grande convivialité et un partage plus équilibré de la voie publique.

Les limites rencontrées par les zones de rencontres sont souvent consécutives à une trop grande fréquentation automobile. Il est donc parfois recommandé de limiter le nombre de véhicules accédant à la zone de rencontres, en fonction notamment de la taille de l'espace protégé, ce qui rapproche ce concept de celui de quartier vert.

Le choix d'implantation d'une zone de rencontres devra prendre en compte ce risque afin d'éviter l'installation des premières zones de à des endroits trop fréquentés par des véhicules motorisés.



Démarche technique

1. Établir une liste de rues potentielles tenant compte des orientations du PDU et des autres actions (rues piétonnes, quartiers verts, etc.);
2. Valider techniquement chacune des propositions, notamment, par une étude d'impact (circulation, économie, etc.);
3. Consulter les résidents et les acteurs économiques du secteur concerné.

Mise en garde

Sécurité

- Une attention particulière doit être accordée à la conception (design) des intersections avec les rues qui ne sont pas « zone de rencontres »;
- Une « zone de rencontres » doit être d'ampleur limitée (longueur notamment) pour éviter la perte de vigilance des conducteurs de véhicules motorisés;
- Une « zone de rencontres » ne doit pas interférer avec une artère ou un axe prioritaire;
- La distance de visibilité d'arrêt des automobiles à 20 km/h en conditions défavorables fréquentes (chaussée mouillée) est de l'ordre de 17 m⁷. La « zone de rencontres » nécessite donc des aménagements de la voirie afin de concilier ses différents usagers.

7. MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC. Normes – Ouvrages routiers – Tome I : Conception routière, 2004, chap. 7, p. 3.

Propositions

- Identifier les changements au Code de la sécurité routière rendus nécessaires par l'introduction des zones de et définir les nouveaux textes en liaison avec le MTQ : vitesse limitée à 20 km/h, priorité piétons, double sens de circulation pour les vélos, nouveaux panneaux de signalisation;
- Établir une priorisation des rues en tenant compte des résultats des diverses études, de l'intégration à un éventuel réseau d'axes verts ou quartier vert, d'une répartition équilibrée sur le territoire de l'arrondissement, etc.;
- Le conseil d'arrondissement a identifié la zone autour de la station de métro Mont-Royal;
- Définir une signature « zone de rencontres ».



Panneau de la zone de rencontres suisse

Estimation des coûts :

Le coût d'aménagement d'une « zone de rencontres » dépend de nombreux facteurs :

- Des aménagements de voirie retenus (mesures d'accompagnement, signalisation, etc.);
- De la signature qui aura été définie pour les « zones de rencontres » (type de mobilier urbain, de pavage, etc.).

Stratégies de mise en œuvre :

- Définir les changements au Code de la sécurité routière et aux normes du MTQ (Tome V);
- Définir une signature « zone de rencontres »;
- Définir une liste de priorité dans les zones de potentielles;
- Choisir une zone pilote;
- Consulter la population et les acteurs économiques concernés⁸;
- Établir un programme de suivi des impacts.

Partenaires impliqués :

- Administration centrale
- Ministère des transports du Québec

Implication réglementaire :

- Modifications au Code de la sécurité routière
- Normes MTQ (Tome V – Signalisation routière)

Références :

- Centre d'Études Techniques des Transports Urbains (CETUR)
- Office Fédérale des Routes (Suisse)

Améliorer l'attrait de la marche

Piste de solution

8. Ici, la Commission de la Sécurité urbaine et de la circulation (CSUC) sera mandatée par l'Arrondissement pour consulter et suivre le processus.

24, 27

Prolonger et améliorer le réseau cyclable

Orientation

Réduire le nombre de déplacements d'autos et de camions

Description

En collaboration avec l'Administration centrale de la Ville de Montréal, soit le Service des infrastructures, des transports et de l'environnement (SITE), le conseil d'arrondissement souhaite « Prolonger et améliorer le réseau cyclable » (action 24) ainsi qu' « Améliorer la signalisation aux abords des voies cyclables » existantes sur son territoire (action 27), notamment pour améliorer la sécurité des déplacements effectués à vélos. L'action 27 concerne, entre autres, l'amélioration de la signalisation de la piste cyclable Rachel.

Réalisations antérieures

L'Administration centrale, via le SITE (Division des transports actifs), poursuit l'opération de mise aux normes des aménagements cyclables sur l'ensemble du territoire des 19 arrondissements. Des modifications à la signalisation et au marquage au sol ainsi que l'aménagement de saillies de trottoirs ont été réalisés en 2008 à de nombreux endroits sur le territoire de l'Arrondissement (par exemple, la bande cyclable sur la rue Gilford entre Brébeuf et de Lanaudière ainsi que les bandes cyclables sur la rue Villeneuve entre Saint-Urbain et Côte-Sainte-Catherine).

Actions regroupées

- #8 – Prolonger et améliorer le réseau cyclable
- #27 – Améliorer la signalisation aux abords des voies cyclables

Actions liées

- #25 – Créer un réseau cyclable à vocation locale
- #26 – Adapter le niveau de sécurité du réseau cyclable au type de circulation

Commentaires

Sur son territoire, la Ville de Montréal est responsable du réseau cyclable et de la signalisation qui y est associée.

Plusieurs projets d'aménagement des voies cyclables sont en cours actuellement ou leur réalisation est prévue pour 2009-2010; l'annexe C présente la liste de ces projets. En ce qui concerne la piste cyclable Rachel, la Division des transports actifs du SITE étudie actuellement la mise aux normes de la signalisation de cette piste cyclable et ce, en collaboration avec l'Arrondissement.

Démarche technique

Tous les projets visant soit le prolongement de voies cyclables existantes ou l'aménagement d'une voie cyclable sont sous la responsabilité du SITE. Par contre, l'Arrondissement est responsable d'analyser et valider le concept proposé par le SITE afin d'évaluer les impacts sur les résidents et proposer des mesures correctives si nécessaire.

Propositions

Il est proposé de poursuivre la collaboration avec l'Administration centrale sur tous les projets ou études visant à améliorer la signalisation des voies cyclables.

Partenaires impliqués :

- Ville de Montréal (SITE)
- Vélo Québec
- Ministère des Transports du Québec (via Route verte)

Références :

- Normes du MTQ, Tome V – Signalisation routière.
- VÉLO QUÉBEC. *Guide technique d'aménagement des voies cyclables*, 3^e édition, 2003.

**28,30,
31,32**

Augmenter le nombre de places de stationnement pour vélo sur rue et hors-rue aux diverses destinations

Orientation

Réduire le nombre de déplacements d'autos et de camions

Description

Par ces actions, l'Arrondissement souhaite améliorer l'offre de stationnement pour vélos sur rue et hors-rue tant en ce qui a trait au nombre de places offertes qu'en ce qui concerne les supports offerts. La présente fiche regroupe quatre actions qui visent à :

- Augmenter l'offre de places de stationnement pour vélo sur rue et hors-rue aux diverses destinations avec pour objectif de doubler le nombre de places en 10 ans à raison de 10 % d'augmentation par rapport à 2008 (1 500 places supplémentaires);
- Augmenter l'offre de places permanentes de stationnement pour vélo;
- Uniformiser les supports et les stationnements à vélo;
- Encourager l'offre de vélos en libre-service.

Fin 2008, l'arrondissement comptait 21 sites de stationnement pour vélo sur chaussée, comptant 220 places de stationnement, et près de 600 supports à vélo sur trottoir, offrant 1 550 places de stationnement; avec les supports installés par Stationnement de Montréal (1 000 supports offrant 1 500 places) l'offre totalise **3 270 places de stationnement pour vélo** sur chaussée ou trottoir.

Malgré cette offre, l'une des plus abondantes sur le territoire de l'île de Montréal, il y a un manque de places compte tenu du nombre de déplacements à vélo et des taux souhaités.

Réalisations antérieures

2008 : 5 stationnements à vélo sur chaussée (50 places)
1 000 supports offrant 1 500 places sur trottoir (Stationnement de Montréal)
1 place de stationnement permanente devant la Maison de la culture

Les réalisations de l'Arrondissement depuis 2006 sont détaillées à l'annexe B.

*Arceau de stationnement pour vélo
Source : Stationnement de Montréal*



Actions regroupées

- #28 – Augmenter le nombre de places de stationnement pour vélo sur rue et hors-rue aux diverses destinations
- #30 – Augmenter l'offre de places de stationnement (pour vélo) permanentes
- #31 – Encourager l'implantation d'un système de location de vélo en libre-service
- #32 – Uniformiser les supports et les stationnements à vélo

Actions liées

- #29 – Adopter une politique encadrant la mise en place de places de stationnement pour vélo par des tiers
- #10 – Concevoir un aménagement particulier améliorant l'intermodalité avec le métro

Commentaires

Au printemps 2009, le projet du boulevard Saint-Laurent devrait ajouter près de 200 places supplémentaires de stationnement à vélo sur chaussée dans l'arrondissement.

À l'image de Lyon, Paris et Barcelone, Stationnement de Montréal implantera au printemps 2009 un service de vélo en libre-service « BIXI » à Montréal. Sur le territoire de l'arrondissement, cela signifie une centaine de stations de vélos en libre-service qui seront implantées (offrant plus de 1 000 vélos BIXI).

En 2008, environ 1 500 places de stationnement de vélo légales sur le trottoir se sont ajoutées grâce à l'installation par Stationnement de Montréal d'arceaux permettant de cadenasser les vélos sur les tiges des panonceaux du système Payez-Partez.

Commentaires (suite)

Durant l'été 2007, un sondage mené auprès des cyclistes a permis de connaître leur appréciation de huit modèles de supports à vélos permanents sur rue. Le support qui a répondu le mieux aux critères d'évaluation (prend peu d'espace, facile d'utilisation, facile d'entretien), soit le support TU-400 est celui qui sera préconisé sur le territoire de l'arrondissement.



Support TU-400

Démarche technique

Stationnement à vélo sur chaussée

- Cibler les principaux axes d'attraction de l'arrondissement identifiés dans le Portrait et diagnostic des déplacements (7 axes) : boulevard Saint-Laurent, avenue Laurier avenue du Mont-Royal, avenue du Parc, avenue Papineau, rue Saint-Denis et rue Sherbrooke.
- Vérifier la faisabilité de l'implantation de stationnements à vélo sur chaussée.

Stationnements existants

- Identifier les stationnements à vélo sur chaussée les plus utilisés (besoins);
- Évaluer le nombre de places supplémentaires requis;
- Vérifier la faisabilité d'augmenter leur capacité;
- Mettre en place les supports.

Mise en garde

Sécurité

La localisation des supports à vélo et des stations de vélos en libre-service « BIXI » devrait tenir compte, non seulement de la visibilité de ces équipements par les automobilistes, mais également de la protection offerte aux usagers.

À considérer

- Le choix d'un support à vélos permanent doit prendre en considération les services d'entretien (estival et hivernal) de même que les coûts associés à cet entretien;
- L'implantation des stationnements à vélo sur chaussée devra tenir compte de l'installation des 100 stations de location de vélo « BIXI » sur le territoire de l'arrondissement.

Propositions

- Sur un horizon de 10 ans (2009 à 2018), à un rythme de 10 % par année, l'Arrondissement propose de doubler le nombre de places de stationnement sur chaussée, sur les trottoirs, aux abords des parcs et des centres de loisirs, des stations de métro, des artères commerciales et des destinations d'affaires. Ainsi, il s'agit d'implanter 150 places de stationnement pour vélos en 2009 et 150, en 2010.
- En ce qui concerne l'offre de places de stationnement pour vélos permanentes, l'arrondissement compte déjà 300 supports permanents; l'objectif est de doubler ce nombre en trois ans, à raison de 33 % d'augmentation par année.
- En ce qui concerne l'uniformisation des supports à vélos, celle-ci devra se faire graduellement suivant la durée de vie des équipements en place.
- Il est proposé de travailler en partenariat avec Vélo Québec notamment pour l'évaluation des besoins, la localisation des nouveaux espaces de stationnement et les équipements disponibles sur le marché.

Estimation des coûts :

Coûts unitaires de certains supports à vélos :

- Type BO : 250 \$
- Type CP-3 : 250 \$
- Type CP-7 : 450 \$
- Type TU 400 : 450 \$

Coûts unitaires de certains aménagements pour **supports à vélos permanents** :

- Saillie de trottoir : entre 20 000 et 25 000 \$

Support à vélo temporaire :

Coûts d'installation/désinstallation et entreposage : 300 \$/support

Coûts associés à l'entretien d'un stationnement pour vélos sur rue : 1 200 \$/an.

Stratégies de mise en œuvre :

- Demeurer à l'affût des nouveautés en matière de supports à vélos;
- Poursuivre la collaboration avec Vélo-Québec et Stationnement de Montréal (« BIXI »).

Partenaires impliqués :

- Vélo Québec
 - Stationnement de Montréal
-

29

Adopter une politique encadrant la mise en place de places de stationnement pour vélo par des tiers

Orientation

Réduire le nombre de déplacements d'autos et de camions

Description

Dans le but d'améliorer l'offre de stationnement pour vélos aux origines et aux destinations des déplacements cyclables, l'Arrondissement souhaite se doter d'une politique encadrant la mise en place de stationnements pour vélo sur le domaine public par des intérêts privés (propriétaires résidentiels, développeurs immobiliers, propriétaires d'immeubles commerciaux ou institutionnels).

Actions liées

- #28 – Augmenter le nombre de places de stationnement pour vélo sur rue et hors-rue aux diverses destinations
- #30 – Augmenter l'offre de places de stationnement (pour vélo) permanentes
- #31 – Encourager l'implantation d'un système de location de vélo en libre-service
- #32 – Uniformiser les supports et les stationnements à vélo

Commentaires

- Cette politique devra se conformer aux dispositions du règlement sur l'occupation du domaine public (règlement RRVM C.O. 0-1, section 1, article 18) afin de permettre ce type d'installation.
- L'Arrondissement possède un règlement qui exige que toute nouvelle construction résidentielle soit dotée d'un espace de stationnement pour vélo par unités de logement (règlement d'urbanisme 01-277, articles 619 à 629).

Démarche technique

1. Établir une démarche d'autorisation (propriétaire ou locataire);
2. Encadrer le type de support;
3. Établir des critères d'implantation des supports, notamment les critères de dégagement (lampadaires, arbres, arrêts d'autobus, équipements de services publics, sorties d'évacuation des immeubles, etc.);
4. Établir des règles pour l'entretien.

36

Créer une signature particulière autour des écoles

Orientation **Améliorer la sécurité des déplacements actifs**

Description

Cette action vise à atteindre l'objectif global de réduction des conflits entre les différents usagers qui gravitent autour des écoles. Par le biais d'une signature particulière mise en place autour des écoles, l'Arrondissement souhaite sensibiliser les conducteurs à la présence d'enfants qui circulent aux abords des écoles. Cette signature particulière peut se traduire par une combinaison d'éléments essentiellement visuels tel que :

- Limite de vitesse à 30 km/h;
- Signalisation et marquage pour la gestion du stationnement (réservé aux autobus, débarcadères, etc.);
- Marquage au sol (traverses pour piétons);
- Mesures d'apaisement de la circulation : saillies de trottoirs, dos d'ânes, etc.;
- Présence de brigadiers scolaires;
- Sécuriser les intersections par le dégagement de 5 m.

Grâce à cette combinaison d'éléments visuels, un conducteur qui circule aux abords d'une école portera attention au fait que des enfants sont susceptibles d'emprunter les rues où il se trouve. Ces mesures pourraient être accompagnées par d'autres interventions favorisant les déplacements actifs (prolongement de liens cyclables, identification de corridors scolaires, etc.).

En plus des éléments contrôlés par les normes (signalisation routière du MTQ), l'Arrondissement souhaite doter les écoles primaires d'un affichage particulier afin de les démarquer du paysage urbain.

Réalisations antérieures

Rappelons que la vitesse de toutes les rues localisées en zones scolaires est actuellement limitée à 30 km/h sur le territoire de l'arrondissement du Plateau.

2008 : Diverses mesures réalisées :

- Dos d'âne, saillies de trottoirs et/ou mails centraux;
- Planage, pavage et reconstruction de trottoirs;
- Mise à sens unique;
- Prolongement de bande cyclable;
- Signalisation, marquage.

À proximité d'une ou des écoles suivantes :

- Paul-Bruchési, Laurier, Lanaudière et Louis-Hyppolite-Lafontaine.

Les réalisations de l'Arrondissement depuis 2006 sont détaillées à l'annexe B.

Actions liées

- #44 – Sécuriser les intersections par le dégagement de 5 m
- #3 – Poursuivre l'implantation de mesures d'apaisement de la circulation
- #6 – Installer des stèles de rétroinformation de limite de vitesse
- #37 – Créer une signature particulière autour des parcs

Commentaires

- En référence à l'action #44, les intersections situées à proximité des écoles sont priorisées quant au dégagement de 5 m aux intersections tel que prescrit au Code de sécurité routière;
- Dans le cadre du projet « Mon école à pied, à vélo », l'organisme Vélo Québec réalise actuellement une étude concernant les écoles primaires de l'arrondissement du Plateau afin d'identifier les problèmes de circulation et de sécurité aux abords des écoles et

proposer des solutions;

Commentaires (suite)

- Trois écoles sont actuellement sous étude pour une signature particulière (Paul-Bruchési, St-Louis de Gonzague et Louis-Hyppolite-Lafontaine). L'annexe G résume les aménagements et interventions prévues à l'école Paul-Bruchési qui sont rendus à la dernière étape soit, la construction d'infrastructures.

Démarche technique

La Division des études techniques de l'arrondissement suit les techniques mentionnées au projet du Guide MTQ « Approche École » pour créer une signature particulière autour des écoles. La Division des études techniques a commencé la démarche ayant trait aux éléments suivants:

- S'assurer que la signalisation est conforme aux normes en vigueur (MTQ)
Trop de signalisation peut produire l'effet contraire à celui escompté. De plus, la signalisation doit être uniforme et cohérente avec le milieu pour être efficace;
- Empêcher le stationnement de voitures près des traverses scolaires ainsi qu'à proximité de l'école
Une forte proportion d'accidents, impliquant des enfants en milieu urbain dans les cinq dernières années sont survenus lorsqu'un enfant a surgi sur la chaussée entre deux voitures stationnées devant l'école;
- Les limites de vitesse affichées devront être cohérentes avec l'environnement routier et conformes au Guide de détermination des limites de vitesse sur les chemins du réseau routier municipal (2002)

Propositions

Approche proposée

Les solutions proposées pourront être développées en prenant en considération l'étroite relation entre l'aménagement et les comportements. Cette optique fait référence à l'approche des trois « E » (« Engineering », « Education », « Enforcement » – « Aménagement », « Éducation » et « Réglementation ») permettant l'amélioration de la sécurité routière. En effet, il est de plus en plus acquis que les interventions combinant des aménagements, de l'éducation et des sanctions sont d'une plus grande efficacité pour réduire les risques d'accident.

Identification des corridors scolaires

L'identification des corridors scolaires peut prendre la forme d'une signalisation verticale signalant aux conducteurs que la rue est utilisée par des écoliers. Par ailleurs, une signalisation horizontale peut compléter cette identification pour signifier aux enfants les circuits qu'ils doivent emprunter pour se rendre à l'école (pastilles de couleur sur les trottoirs).

Par l'identification des corridors (signalisation verticale et/ou horizontale), l'Arrondissement peut doter les écoles de son territoire d'une image distinctive en lien avec une signalisation d'identification (panneau d'identification d'une école).

Mise en place de stèle de rétroinformation de vitesse

Afin de sensibiliser les conducteurs à circuler selon la vitesse permise, particulièrement aux abords des écoles et des parcs, il est proposé d'installer des stèles de rétroinformation de vitesse. Près des écoles, il est recommandé d'installer des stèles de signalisation active avec panneaux solaires.

Mise en garde

Sécurité

D'autres éléments peuvent augmenter la visibilité aux abords d'une école. Ils sont les suivants :

- Contrôler la végétation;
- Déplacer les objets qui nuisent à la visibilité;
- Éclairer adéquatement les intersections;
- S'assurer que la signalisation et le marquage au sol des traverses de piétons et que les lignes d'arrêt soient bien visibles;
- Prévoir un nombre minimum de cases de stationnement réservé pour le débarquement des enfants, soit des autobus scolaires ou les automobiles des parents.

Limite de vitesse

Il est recommandé de conserver une limite de vitesse de 30 km/h autour des écoles afin de bien les identifier.

Conception de panneau

Concernant la conception de panneaux d'identification des écoles, bien que ce type de panneaux ne soit pas soumis aux normes du MTQ, il est important que ces derniers rencontrent certains critères :

- Visibilité (jour/soir) et lisibilité du message (type de calligraphie et hauteur de texte);
- Capacité structurale des supports;
- Durabilité des matériaux.

Estimation des coûts :

Les coûts de réalisation vont varier énormément selon le choix des équipements et mesures à implanter (ex. : saillie de trottoirs, dos d'âne, etc.). À titre informatif, voici les coûts unitaires de certains équipements :

- Dos d'âne : entre 6 000 et 8 000 \$
- Saillie de trottoirs : entre 20 000 et 25 000 \$
- Stèle de rétroinformation de vitesse (signalisation active avec panneaux solaires) : 15 000 à 20 000 \$

Stratégies de mise en œuvre :

1. Suivi des résultats de l'étude de Vélo Québec;
2. Suivi de l'édition officielle du Guide « Approche École » du MTQ;
3. Conception d'un panneau d'identification des écoles primaires (en lien avec la signature des parcs);
4. Conception d'un panneau d'identification de corridors scolaires;
5. Réalisation d'un projet pilote pour la mise en place de corridors scolaires;
6. Élaboration d'une méthode de suivi afin d'en évaluer l'appréciation et le succès.

Partenaires impliqués :

- Commission scolaire;
- Écoles;
- Service de police;
- Vélo Québec;
- Etc.

Références :

Projet de guide : MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC. *Guide « Approche École »* (surveiller l'édition officielle).

MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC. *Normes – Ouvrages routiers – Tome V : Signalisation routière*, volumes 1 et 2, 2005.

37

Créer une signature particulière autour des parcs

Orientation **Améliorer la sécurité des déplacements actifs**

Description

L'Arrondissement désire doter d'une signature particulière les parcs présents sur son territoire et ce, pour atteindre deux objectifs principaux :

- Réduire les conflits entre les différents usagers qui gravitent autour des parcs;
- Démarquer les parcs au sein du paysage urbain environnant.

Ainsi, le cadre d'aménagement particulier autour des parcs peut se traduire par une combinaison d'éléments dont la plupart, sont soumis à l'application des normes du MTQ, tel que :

- Limite de vitesse à 30 km/h;
- Interdiction de stationner;
- Mise en place de lien cyclable local et de stationnement pour vélos;
- Mesures d'apaisement de la circulation : saillies de trottoirs, dos d'ânes, etc.;
- Sécuriser les intersections par le dégagement de 5 m;
- À plus long terme, interrelier les parcs de l'arrondissement via un réseau vert.

En plus des éléments contrôlés par des normes, l'Arrondissement souhaite doter les parcs de son territoire d'un affichage particulier afin de les démarquer du paysage urbain.

Grâce à cette combinaison d'éléments visuels, un conducteur qui circule aux abords d'un parc portera attention au fait que des enfants sont susceptibles d'emprunter les rues où il se trouve.

Réalisations antérieures

Rappelons que la vitesse de toutes les rues bordant les parcs est actuellement limitée à 30 km/h sur le territoire de l'arrondissement du Plateau.

2008, 2006 : Diverses mesures réalisées :

- Dos d'âne et/ou saillies de trottoirs;
 - Planage, pavage et reconstruction de trottoirs;
 - Planification de piste cyclable.
- À proximité d'un ou des parcs suivants :
- De Lorimier, Drolet, Jeanne-Mance, Square Saint-Louis, Lafontaine, Roy-Rivard.

Les réalisations de l'Arrondissement depuis 2006 sont détaillées à l'annexe B.

Actions liées

- #19 – Créer un réseau d'axes verts
- #44 – Sécuriser les intersections par le dégagement de 5 m
- #3 – Poursuivre l'implantation de mesures d'apaisement de la circulation
- #7 – Augmenter l'utilisation des panneaux radars mobiles
- #36 – Créer une signature particulière autour des écoles

Commentaires

Afin de bien identifier les parcs, la Division des études techniques prend en considération que les intersections situées à proximité des parcs seront priorisées pour l'application de l'interdiction de stationnement à moins de 5 m des intersections tel que prescrit au Code de sécurité routière (action #44).

Tous les parcs sont identifiés par un panneau mentionnant le nom du parc.

Démarche technique

1. Élaborer un concept de signature aux abords des parcs avec les aménagements types proposés;
2. Identification et priorisation des parcs où des interventions sont requises (suivi des plaintes ou observations du service de police);
3. Relevés de la signalisation existante autour des parcs du Plateau-Mont-Royal afin d'assurer que celle-ci soit conforme aux exigences relativement aux normes du MTQ;
4. Réaliser un projet pilote d'implantation de signature aux abords d'un parc (suivi de l'efficacité des mesures et de leur appréciation de la part des usagers).

Propositions

Approche proposée

Les solutions proposées pourront être développées en prenant en considération l'étroite relation entre l'aménagement et les comportements. Cette optique fait référence à l'approche des trois « E » (« Engineering », « Education », « Enforcement » – « Aménagement », « Éducation » et « Réglementation ») permettant l'amélioration de la sécurité routière. En effet, il est de plus en plus acquis que les interventions combinant des aménagements, de l'éducation et des sanctions sont d'une plus grande efficacité pour réduire les risques d'accident.

Mise en place de stèle de rétroinformation de vitesse

Afin de sensibiliser les conducteurs à circuler selon la vitesse permise, particulièrement aux abords des écoles et des parcs, il est proposé d'installer des stèles de rétroinformation. Près des parcs, il est recommandé d'installer des stèles de signalisation active mobiles (radars mobiles). L'Arrondissement pourrait acheter un certain nombre de ces équipements et planifier leur installation près des parcs en fonction des événements tenus dans ces parcs et s'assurer d'une répartition adéquate dans le temps et sur le territoire.

Mise en garde

Sécurité

D'autres éléments peuvent améliorer la visibilité aux abords des parcs :

- Contrôler la végétation;
- Déplacer les objets qui nuisent à la visibilité;
- Éclairer adéquatement les intersections;
- S'assurer que la signalisation et le marquage au sol des traverses de piétons et que les lignes d'arrêt soient bien visibles.

Limite de vitesse

Il est recommandé de conserver une limite de vitesse de 30 km/h autour des parcs afin de bien les identifier.

Estimation des coûts :

Les coûts de réalisation vont varier énormément selon le choix des équipements et mesures à implanter (ex. : saillie de trottoirs, dos d'âne, etc.). À titre informatif, voici les coûts unitaires de certains équipements :

- Dos d'âne : entre 6 000 et 8 000 \$
- Saillie de trottoirs : entre 20 000 et 25 000 \$
- Stèle de signalisation de vitesse (radar mobile) : 17 000 à 20 000 \$

Stratégies de mise en œuvre :

- Concevoir la signature particulière autour des parcs en parallèle avec celle des écoles afin d'assurer une cohérence des concepts et une uniformité dans le paysage urbain.

Partenaires impliqués :

- Service de police;
- Vélo Québec;
- Etc.

Références :

MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC. Normes – Ouvrages routiers – Tome V : Signalisation routière, volumes 1 et 2, 2005.

39

Réaliser des « quartiers verts »

Orientation

Réduire le nombre de déplacements d'autos et de camions

Description

Un quartier vert est un espace urbain homogène, protégé du transit automobile et permettant de favoriser les déplacements de proximité par des modes actifs : marche, vélos, etc. L'espace public est aménagé (végétation, mobilier urbain) en vue de favoriser la vie de quartier.

Selon le Plan de transport de la Ville de Montréal, un « quartier vert » est « un secteur désigné par une signalisation et un réaménagement du domaine public (chaussée, trottoirs, squares, parcs) qui favorise davantage la marche et le vélo et rend l'usage de ces modes conviviaux pour toutes les personnes. L'accès aux transports en commun à partir de ces zones est facilité et, à l'intérieur de son périmètre, la circulation automobile est restreinte aux déplacements locaux et se fait à de faibles vitesses, adressant ainsi la problématique que représente la circulation dite de transit. »

L'Arrondissement ajoute trois autres lignes directrices :

- Un quartier vert doit être véritablement vert et peut inclure des murs ou des toits végétalisés, des plantations d'arbres, des espaces paysagers, des fleurs, des ruelles vertes, des ruelles champêtres, etc.;
- Des liens doivent être faits entre les espaces verts (parcs) en mettant à contribution les résidents, les commerçants et les institutions le long de ces axes;
- L'engagement social des résidents du secteur doit être présent, l'existence d'un esprit collaboratif étant le gage d'une vie de quartier dynamique. »⁹

Les objectifs des quartiers verts sont donc de :

- Sécuriser tous les modes de déplacements;
- Détourner les flux automobiles de transit (desserte locale seulement);
- Améliorer l'environnement urbain;
- Créer des espaces de vie à l'échelle du quartier et;
- Favoriser l'engagement social des résidents.

Actions liées

#18 – Créer des zones de rencontres

Commentaires

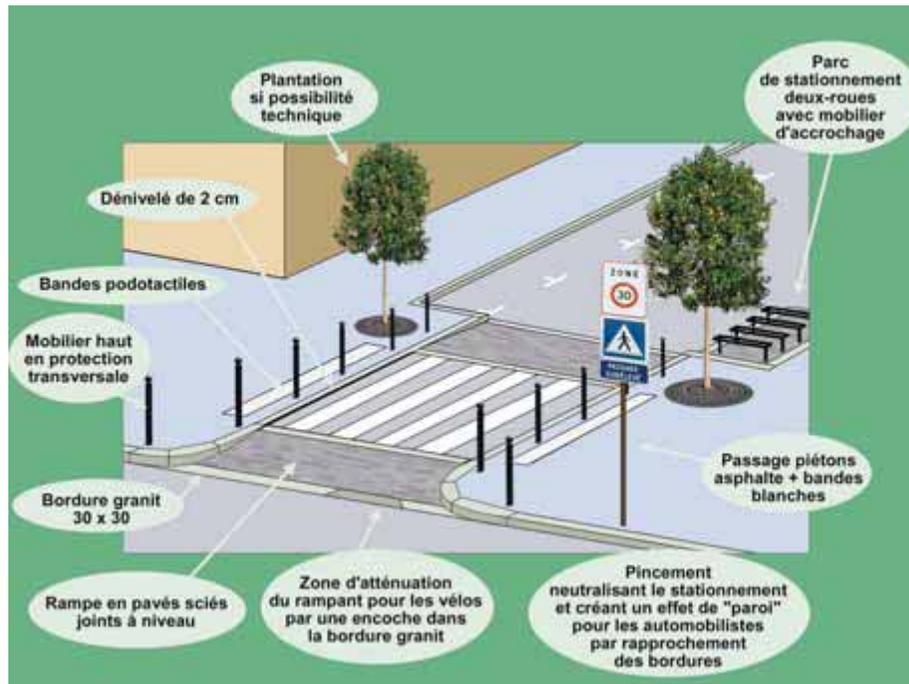
Les quartiers verts s'inscrivent dans une démarche de valorisation et éventuellement de revitalisation de quartiers subissant des nuisances dues à une circulation pas nécessairement liée au quartier lui-même (itinéraires « malins »).

Outils des quartiers verts :

- Aménager les entrées du quartier vert afin de bien identifier son périmètre;
- Modifier les sens de circulation et interdire ou contraindre certains mouvements pour limiter le trafic de transit;
- Aménager les voies pour une vitesse de 30 km/h;
- Sécuriser les cheminements piétons, élargir les trottoirs;
- Créer ou aménager les itinéraires vélos;
- Recalibrer les voies si nécessaire, installer des dispositifs d'apaisement de la circulation;
- Privilégier le stationnement résidentiel au détriment du rotatif, sous réserve de ne pas pénaliser les activités commerciales;
- Réglementer strictement la livraison;
- Végétaliser le quartier.

9. ARRONDISSEMENT PLATEAU-MONT-ROYAL. Document de consultation du 1^{er} Plan de déplacement urbain, mai 2008, p. 34.

Commentaires (suite)



Les critères de sélection d'un quartier vert :

- Un secteur délimité par des axes du réseau artériel;
- La présence importante des piétons (écoles, parcs, stations du métro,...);
- Un quartier résidentiel et/ou actif (commerce, tourisme,...);
- Des rues étroites cohabitées par les différents usagers (circulation automobiles, piétons, cyclistes, stationnement,...);
- Des problèmes de stationnement;
- Une très bonne desserte par les transports en commun;
- Des accidents impliquant des piétons;
- La présence de circulation de transit non impérative;
- Une forte motivation, voire un engagement social des résidents.

Démarche technique

- **Effectuer une étude de faisabilité :**
 - Définir un périmètre pertinent du secteur à traiter (espace homogène, hors d'un axe de transit majeur);
 - Étude d'impact comprenant :
 - Description des caractéristiques socioéconomiques du quartier;
 - Enquête / questionnaire auprès des acteurs économiques du quartier;
 - Diagnostic de circulation incluant l'accidentologie;
 - Évaluation de l'impact des propositions d'aménagements dans le secteur d'influence (impact des modifications concernant la circulation essentiellement);
 - Concertation avec la population et les acteurs socioéconomiques concernés. À cet effet, l'Arrondissement attribuera un mandat de consultation et de suivi à la commission d'aménagement urbain et du développement durable (CAUDD);

Démarche technique (suite)

- Mise en place d'un suivi détaillé prenant en compte l'évolution avant-après de :
 - La qualité de vie du quartier;
 - La qualité des déplacements;
 - Le dynamisme économique du quartier.

Mise en garde

L'évaluation de l'impact économique dans les quartiers ayant vocation à être « verts » doit être soigneusement menée. Les restrictions sévères d'accès au quartier par le trafic automobile peuvent générer des pertes économiques si elles ne font pas l'objet de mesures de compensation ou d'accessibilité alternatives.

Propositions

Étudier, avec les acteurs concernés, la faisabilité d'un quartier vert dans Milton-Parc entre l'avenue du Parc et le boulevard Saint-Laurent et entre la rue Sherbrooke et l'avenue des Pins.

Estimation des coûts :

Pour l'aménagement d'un « quartier vert », les coûts vont varier selon le concept d'aménagement et les matériaux retenus. Néanmoins, il demeure qu'un budget approprié devra leur être octroyé compte tenu de l'importance que ceux-ci se démarquent dans le paysage urbain.

Stratégies de mise en œuvre :

- Mobiliser les partenaires et intervenants intéressés au projet (résidents, commerçants, etc.).

Partenaires impliqués :

- Administration centrale (SITE);
- STM;
- Conseil régional de l'environnement (CRE);
- Centre d'écologie urbaine de Montréal;
- Commission d'aménagement urbain et du développement durable (CAUDD);
- Associations de résidents ou acteurs économiques.

Références :

Plan de déplacements de Paris.

44

Sécuriser les intersections par le dégagement de 5 m

Orientation

Améliorer la sécurité des déplacements

Description

L'article 386 du Code de la sécurité routière qui interdit le stationnement à moins de 5 mètres des intersections n'est actuellement pas appliqué. Or, cet article qui vise à sécuriser les intersections en permettant un dégagement visuel adéquat aux piétons qui veulent traverser la rue, est un élément important de la sécurité routière.

Par cette action, l'Arrondissement souhaite mettre en place des dispositifs qui forceront les automobilistes à respecter la distance de stationnement réglementaire (signalisation verticale).

Réalisations antérieures

2008 : Saillies de trottoir.

Les réalisations de l'Arrondissement depuis 2006 sont détaillées à l'annexe B.

Actions liées

#18 – Créer des zones de rencontres

Commentaires

- Dans les faits, on constate que cet article du Code de la sécurité routière n'est pratiquement pas appliqué sur l'île de Montréal et même que Stationnement de Montréal a très souvent instauré des places de stationnement tarifées et donc supposément autorisées dans la zone des 5 mètres.

Il est donc illusoire de penser que l'Arrondissement à lui seul va réussir à faire appliquer la loi par l'information ou même la répression; une cohérence dans l'application de toute réglementation est nécessaire si on veut qu'elle soit respectée. Ceci explique et justifie la décision de l'Arrondissement de procéder à l'installation de dispositifs physiques empêchant directement le stationnement en attendant une éventuelle action concertée entre les différentes villes de l'agglomération de Montréal et le MTQ.

- Parmi les aménagements proposés, la mise en place de saillies est une mesure particulièrement efficace. En effet, leur implantation améliore le champ de vision du piéton et sa visibilité par les conducteurs; de plus, sa distance de traversée est réduite.

En attendant, la mise en place de mesures plus coûteuses telles que saillies de trottoir, l'implantation de panneaux d'interdiction de stationner et d'un marquage au sol cohérent constitue une solution alternative moins coûteuse.

Démarche technique

- Identifier et hiérarchiser les intersections qui devront faire l'objet d'une intervention;
- Qualifier l'intervention : signalisation verticale, marquage au sol, marquage sur la chaîne de trottoir, saillies, bacs à fleurs, autres mesures en fonction des besoins.

Mise en garde

Sécurité

Pour assurer une visibilité adéquate, le mobilier urbain installé en zones de dégagement ne devrait pas dépasser une hauteur de 1 m soit, la hauteur de l'œil d'un conducteur dans son automobile ou d'une personne en fauteuil roulant qui veut traverser la rue.

À considérer

La sécurisation des intersections implique, dans certains cas, de déplacer les abris d'autobus situés aux intersections à l'intérieur de la bande des 5 mètres.

Propositions

Il est recommandé de répertorier les intersections par type de clientèle selon les besoins, en commençant par les endroits fréquentés par les usagers les plus vulnérables : les enfants âgés entre 5 et 12 ans, les personnes handicapées (physiquement, visuellement) et les personnes âgées.

Suivent ensuite les endroits où la présence des piétons et cyclistes s'avère importante et enfin les intersections qui sont situées aux endroits qui devraient être aménagés en zone de rencontres ou en quartiers verts.

Considérant le fait qu'éventuellement toutes les intersections seraient soumises à l'application du dégagement de 5 m, la priorité d'intervenir devrait suivre l'ordre suivant:

1. Les intersections situées aux abords des écoles primaires;
2. Les intersections situées dans les corridors scolaires identifiés par le SPVM;
3. Les intersections situées aux abords des parcs;
4. Les intersections équipées par des systèmes de feux sonores;
5. Les intersections à proximité des organismes fréquentés par des personnes visuellement ou physiquement handicapées : Regroupement des aveugles et amblyopes du Montréal métropolitain (RAAMM), Direction de la sécurité publique (DSP), Régie régionale de la santé et des services sociaux (RRSSS), Centre Lucie-Bruneau);
6. Les intersections situées à proximité des résidences et des organismes pour personnes âgées;
7. Les intersections situées autour des stations de métro;
8. Les intersections situées aux abords des pistes cyclables;
9. Les intersections incluses dans de futures zones de ou quartiers verts.

En pratique les critères de sélection des intersections à sécuriser peuvent se combiner.

Considérant que parmi les 694 intersections, plusieurs approches sont déjà sécurisées par la présence d'une interdiction de stationner à proximité d'arrêts d'autobus, la présence d'une borne-fontaine, d'une boîte postale ou de saillies de trottoir. Il est planifié d'intervenir sur 10 % des intersections à chaque année pour les 10 prochaines années.

Il est recommandé de commencer par la mesure la moins coûteuse et la plus simple à implanter, soit l'installation d'une signalisation d'arrêt interdit, en tout temps, sur une distance équivalente à une case de stationnement par côté de rue. Les autres mesures comme les saillies, le marquage et les bacs à fleurs seront ajoutés dans le cadre des projets d'aménagement ou de PRR des prochaines années.

L'Arrondissement priorisera les intersections localisées aux abords des écoles; celles-ci sont présentées à l'annexe E. Les coûts préliminaires des travaux associés au dégagement de 5 m de ces intersections, sont estimés à environ 190 000 \$.

Estimation des coûts :

- | | |
|---|---|
| • Saillie de trottoir : entre 20 000 et 25 000 \$ | • Signalisation d'arrêt interdit : 500 \$/panneau |
| • Supports à vélos : entre 250 \$ et 450 \$ | |
| • Bac à fleurs : entre 600 et 1 800 \$ | • Marquage au sol : 1 000 \$/coin de rue |

Partenaires impliqués :

- | | |
|-----------------------------|-------|
| - Stationnement de Montréal | - STM |
| - Administration centrale | - MTQ |

Références :

Code de la sécurité routière, L.R.Q., c. C-24.2.

45 à 49

Moduler la tarification du stationnement automobile

Orientation

Réduire le nombre de déplacements d'autos et de camions

Description

Par cette action, l'Arrondissement souhaite à la fois maximiser les recettes provenant du stationnement sur rue et réduire le nombre d'automobiles sur son territoire.

Actions liées

- #46 – Étendre le stationnement tarifé sur rue
- #47 – Optimiser l'offre de stationnement automobile
- #48 – Augmenter l'offre de stationnements réservés à l'autopartage
- #49 – Encourager l'utilisation de véhicules moins énergivores

Commentaires

La modulation de la tarification du stationnement entre dans le cadre de la piste de solution 20 qui consiste à repenser entièrement la gestion du stationnement dans l'arrondissement. Cela revient à définir une nouvelle politique de stationnement impliquant les différents types d'usagers dont les entreprises d'autopartage, les taxis et les compagnies de camionnage pour les livraisons.

Il nous paraît nécessaire de réaliser une étude globale considérant les objectifs de l'arrondissement eu égard à l'ensemble de l'offre de stationnement sur le territoire de l'arrondissement. L'analyse doit se faire à partir des données obtenues par Stationnement de Montréal grâce aux bornes de perception informatisées.

Le stationnement ayant un impact direct sur les activités commerciales et économiques, il est nécessaire d'associer dès le début leurs représentants aux réflexions sur une nouvelle politique de stationnement.

Valoriser l'offre de stationnement réservé à l'autopartage.

Mise en garde

À considérer

La modulation horaire et spatiale du stationnement correspond aux tarifications effectuées selon les méthodes du « yield management¹⁰ », méthodes qui sont complexes et coûteuses à mettre en œuvre notamment au plan du suivi de l'efficacité du tarif.

Une modulation de la tarification du stationnement automobile sur rue peut avoir un impact économique négatif. En effet, une augmentation de la tarification peut créer un effet dissuasif chez les usagers qui vont privilégier les commerces offrant des facilités de stationnement.

Par ailleurs, une tarification complexe est difficile à comprendre pour les usagers et peut entraîner également des effets non souhaités.

Propositions

- Réaliser une étude globale de la problématique du stationnement dans l'arrondissement du Plateau-Mont-Royal sur la base de l'*Étude de fréquentation et d'achalandage avec Stationnement de Montréal*.

Cette étude devrait :

- analyser les besoins en stationnement (de tout type);
- caractériser et analyser les objectifs de l'arrondissement en la matière;

Repenser la gestion du stationnement

Piste de solution

10. La méthode du « Yield management » est une technique marketing de tarification flexible utilisée dans les services caractérisés par une forte présence de coûts fixes et une certaine inertie des capacités proposées (stationnement, transport en commun, hôtellerie, etc.). Le « yield management » consiste à maximiser le chiffre d'affaires généré en jouant sur les variables prix et le coefficient d'occupation à l'aide d'une politique de tarification différenciée.

Proposition (suite)

- définir la politique de stationnement qui permettrait de réaliser ces objectifs (éventuellement révisés) et qui tiendrait compte de la tarification de chacun des espaces, et ce, afin d'établir une cohérence entre le type de stationnement, sa localisation sur le territoire, l'utilisation souhaitée et la tarification;
- définir les modalités d'application de cette politique (dont la tarification modulée).
- En attendant la réalisation d'une étude globale sur les besoins en stationnement de l'arrondissement et sur les possibilités d'adopter une politique de stationnement plus proactive, l'Arrondissement peut commencer à appliquer les recommandations de Stationnement de Montréal tirées du Rapport d'étude sur les nouvelles places de stationnement tarifées. Ce rapport propose de tarifier des places de stationnement en rive de certaines rues commerciales pour permettre la rotation des véhicules et par conséquent, favoriser la clientèle des commerces. Il s'agit des rues suivantes :
 - Avenue Calixa-Lavallée (tronçons nord et sud) : tarifer 26 places sur un potentiel de 81;
 - Rue Gilford entre l'avenue Henri-Julien et la rue Berri : tarifer 18 places sur un potentiel de 31;
 - Rue Saint-Dominique entre le boulevard Saint-Joseph et l'avenue Laurier E. : tarifer 36 places sur un potentiel de 36;
 - Avenue Saint-Viateur entre la rue Jeanne-Mance et l'avenue De Gaspé : tarifer 91 places sur un potentiel de 118;
 - Avenue Fairmount entre la rue Hutchison et l'avenue De Gaspé : tarifer 68 places sur un potentiel de 114;
 - Rue Bernard entre les rues Jeanne-Mance et Saint-Dominique : tarifer 46 places sur un potentiel de 46;
 - Avenue Casgrain entre les rues Bernard et Maguire : tarifer 11 places sur un potentiel de 92;
 - Avenue De Gaspé entre les rues Bernard et Maguire : tarifer 21 places sur un potentiel de 21;
 - Avenue Laurier E. entre la rue De Brébeuf et l'avenue Papineau : tarifer 85 places sur un potentiel de 119;
 - Avenue Laurier E. entre les rues Saint-Denis et Saint-André : tarifer 28 places sur un potentiel de 28;
 - Rue Roy E. entre le boulevard Saint-Laurent et la rue Saint-Hubert : tarifer 100 places sur un potentiel de 116;
 - Rue Sherbrooke E. (côté nord seulement) entre la rue Saint-Dominique et l'avenue du Parc-La Fontaine : tarifer 61 places sur un potentiel de 61;
 - Avenue Émile-Duployé sur 350 m au nord de la rue Sherbrooke E. : tarifer 99 places sur un potentiel de 99;
 - Avenue des Pins O. (côté sud seulement) entre la rue Hutchison et l'avenue du Parc : tarifer 8 places.
- En matière de stationnements réservés à l'autopartage, l'Arrondissement a identifié les différents sites existants; ceux-ci sont cartographiés à l'annexe F et représentent l'état de la situation en février 2008.

Par ailleurs, l'Arrondissement est ouvert à d'autres lieux potentiels pour l'implantation de stationnements réservés à l'autopartage.

Estimation des coûts :

Les coûts associés à l'entretien d'une case de stationnement réservée à l'autopartage sont de 1 000 \$/an.

Stratégies de mise en œuvre :

- Préciser les objectifs de l'Arrondissement en matière de politique de stationnement;
- Réaliser l'étude de la politique de stationnement (par Stationnement de Montréal);
- Mettre en œuvre cette politique.

Partenaires impliqués :

- Administration centrale;
- Stationnement de Montréal;
- Entreprises d'autopartage;
- Bureau du taxi et de remorquage;
- Représentants du milieu (résidents et acteurs économiques).

Implication réglementaire :

À définir en fonction des résultats de l'étude de politique de stationnement

Références :

- *Étude de fréquentation et d'achalandage avec Stationnement de Montréal*

3.3 ACTION À DÉFINIR

Parmi les actions identifiées pour le plan d'action 2009-2010, l'une d'entre elles demeure à définir, notamment, en termes de démarche technique. Il s'agit de l'action 34 – « Tenir un forum de développement d'initiatives novatrices de transport durable à tous les trois ans » qui fera l'objet d'une réflexion afin de déterminer l'objectif poursuivi derrière cette action et la démarche technique associée.

4. AUTRES ACTIONS

Ce chapitre réfère à des actions identifiées pour le Plan d'action 2009-2010 mais dont les interventions requises dépassent le cadre de responsabilité de l'Arrondissement ou nécessitent l'implication de plusieurs intervenants. Ces actions sont résumées brièvement.

Identifiées comme faisant partie du Plan d'action 2009-2010, les actions qui suivent ne relèvent pas uniquement de l'Arrondissement et nécessite l'implication d'autres intervenants dont la mission est spécifiquement reliée aux thématiques qu'elles concernent :

- *Action 33 « Promouvoir les services existants de transport actifs et collectifs »*
- *Action 35 « Adopter une politique de transport durable à l'intention des employés d'entreprise et des citoyens »*
- *Action 42 « Mener une campagne de sécurité routière annuelle ».*

L'action 33 « Promouvoir les services existants de transport actifs et collectifs » sera répondue indirectement par le biais d'autres actions qui seront réalisés par l'Arrondissement. En effet, par l'amélioration des équipements relatifs aux déplacements à vélos, par l'aménagement de « zones de rencontre » et de « quartiers verts », l'Arrondissement contribue, de cette manière, à la promotion des transports actifs et collectifs. Néanmoins, si une action directe à ce sujet est entreprise par les intervenants concernés, l'Arrondissement y participera.

Quant à l'action 35 « Adopter une politique de transport durable à l'intention des employés d'entreprise et des citoyens », il s'agit d'une action qui sera principalement menée par l'Administration centrale mais à laquelle l'Arrondissement participera.

Entre autres, dans le but de réduire les émissions de gaz à effet de serre, l'Arrondissement peut être partenaire pour un projet pilote d'application de « vignettes vertes ». Cette vignette serait attribuée, sur une base volontaire, aux propriétaires de véhicules moins polluants et donnerait des avantages en lien avec le stationnement (tarification réduite ou gratuite dans certains stationnements publics, conditions privilégiées de stationnement, tarification réduite pour les détenteurs de vignettes SRRR, etc.).

Tel qu'énoncé au Plan de transport, la Ville lancera une vaste campagne de sensibilisation au respect du Code de la sécurité routière, En ce sens, dans le cadre de l'action 42 « Mener une campagne de sécurité routière annuelle », l'Arrondissement compte profiter des outils de communication à sa disposition pour sensibiliser la population.

Enfin, trois actions ne requièrent pas d'agissements spécifiques de la part de l'Arrondissement car elles sont déjà régies par une réglementation existante :

- *Action 22 « Adopter une politique des vélos épaves »*
- *Action 41 « Définir des priorités dans l'application du Code de la sécurité routière »*
- *Action 43 « Adopter des mesures plus restrictives pour encadrer le transport des marchandises »*

En effet, l'action 22 « Adopter une politique des vélos épaves » est déjà régie par le Règlement sur la propreté et le civisme (2008-15). Les modalités d'application de ce règlement et l'information aux citoyens feront l'objet d'une attention particulière.

Quant à l'action 41 « Définir des priorités dans l'application du Code de la sécurité routière », étant donné la portée légale du Code, l'ensemble de ses clauses doivent être appliquées et leur application sur le territoire de l'arrondissement relèvent du Service de police de la Ville de Montréal.

Néanmoins, compte tenu du fait que l'interdiction de stationnement à moins de 5 m n'est pas appliquée, il a été proposé dans le cadre de l'action 44 (voir chapitre 3) de prioriser les intersections aux abords des écoles et des parcs pour l'application de cette clause.

Enfin, l'action 43 est régie par le Règlement sur la circulation des camions et des véhicules-outils.

Les prochaines actions sont des actions dont la portée dépasse le cadre de responsabilité de l'Arrondissement. Il s'agit principalement d'actions qui rejoignent plus d'un partenaire et dont la réalisation s'échelonne sur un terme plus long. L'Arrondissement ayant effectué une réflexion sur ces actions, celles-ci sont présentées sous forme de fiche d'action :

- *Action 11 « Améliorer l'accessibilité au métro pour les personnes à mobilité réduite, les personnes handicapées et les parents avec poussettes »*
- *Action 13 « Améliorer la desserte intra-arrondissement par autobus »*
- *Action 14 « Implanter des voies réservées ou des mesures prioritaires pour autobus »*
- *Action 40 « Adopter une politique d'aménagement des postes d'attente pour les taxis ».*

11

Améliorer l'accessibilité au métro pour les personnes à mobilité réduite, les personnes handicapées et les parents avec poussettes

Orientation

Réduire le nombre de déplacements d'autos et de camions

Description

L'amélioration de l'accessibilité au métro pour les personnes à mobilité réduite, les personnes handicapées et les parents avec poussettes, requiert non seulement des aménagements adaptés aux abords de l'édicule (trottoirs rabaissés, débarcadères, etc.) mais aussi dans l'édicule (ascenseurs, portes automatiques, etc.). Ces derniers aménagements permettraient aux personnes à mobilité réduite d'accéder plus facilement au métro.

Actions liées

#10 – Concevoir un aménagement particulier améliorant l'intermodalité avec le métro;

#33 – Promouvoir les services existants de transport actifs et collectifs.

Commentaires

- Actuellement, l'ensemble des trottoirs de l'arrondissement bénéficient d'abaissés aux intersections avec une rue.
- Rappelons que tout aménagement ou installation d'équipements sur la propriété de la Société de transport de Montréal (soit à l'intérieur d'un édicule ou sur son terrain) ne relève pas de l'Arrondissement.
- Selon le Plan de transport, la Ville de Montréal en collaboration avec la Société de transport de Montréal (STM) souhaite implanter progressivement (à un rythme de trois stations par année pendant 20 ans) l'accessibilité universelle dans le réseau du métro. D'ici 2010, cinq stations de métro seront rendus accessibles.¹¹
- Il existe un service de « transport adapté » offert par la STM. Celui-ci ne suffit-il pas à satisfaire les besoins des usagers (résidents ou non de l'arrondissement)?

Propositions

- Bien que les trottoirs de l'arrondissement soient dotés d'abaissés de trottoirs, il est proposé que l'Arrondissement vérifie que les équipements et aménagements aux abords des stations de métro soient adéquats et en bonne condition (surface non abîmée, marquage, signalisation, etc.). Cette action pourrait se faire lors de la réalisation de l'action 10.
- Vérifier les besoins (suivi des demandes ou des plaintes auprès de la STM); si des demandes existantes sont effectives, faire des représentations auprès de la STM pour répondre à ces demandes.

Partenaires impliqués :

- Société de transport de Montréal (STM)

11. VILLE DE MONTRÉAL, SITE. *Plan de transport 2008*, p.75.

13

Améliorer la desserte intra-arrondissement par autobus

Orientation **Réduire le nombre de déplacements d'autos et de camions**

Description

Par cette action, l'Arrondissement propose à la STM de développer des boucles de circuits d'autobus sur son territoire afin de desservir les rues commerciales.

Actions liées

#33 – Promouvoir les services existants de transport actifs et collectifs

Commentaires

- Selon les commentaires énoncés au rapport de consultation portant sur le PDU, la Commission de la sécurité urbaine et de la circulation (CSUC) recommande de démontrer d'abord la pertinence des boucles d'autobus intra-arrondissement¹².
- Une amélioration du service actuelle devrait être envisagée avant l'implantation d'une nouvelle desserte.

Propositions

- Maintenir une collaboration avec la Société de transport de Montréal afin de répondre aux besoins des usagers.

Piste de solution
Favoriser un transfert modal de l'automobile vers les modes collectifs de transport

12. COMMISSION DE LA SÉCURITÉ URBAINE ET DE LA CIRCULATION. Rapport de consultation publique portant sur le Plan de déplacement urbain du Plateau-Mont-Royal, présenté au conseil d'arrondissement du Plateau-Mont-Royal, 2 septembre 2008, p. 30.

14

Implanter des voies réservées ou des mesures prioritaires pour autobus

Orientation **Réduire le nombre de déplacements d'autos et de camions**

Description

Tel qu'identifié au Plan de transport de Montréal, l'avenue Papineau fera l'objet de mesures prioritaires pour autobus.

Actions liées

#15 – Doter l'avenue du Parc d'un tramway

Commentaires

Dans le cas de cette action, l'Arrondissement renvoie à la STM qui est chargée d'analyser les besoins en liaison avec la Ville de Montréal et le MTQ relativement aux axes du réseau prioritaire de Montréal.

D'ailleurs, tel qu'énoncé au Plan de transport de Montréal, la Ville de Montréal et la STM souhaitent mettre en place des mesures prioritaires pour autobus sur certaines artères de l'île de Montréal¹³.

La création de voies réservées, doit se faire en concertation avec tous les arrondissements concernés.

Cependant, ce type d'action étant particulièrement efficace dans la réduction du nombre de déplacements en automobile, l'Arrondissement peut légitimement faire des représentations auprès de la STM pour étudier cette solution.

Partenaires impliqués :

- Administration centrale
- Agence métropolitaine de transport
- Société de transport de Montréal

Favoriser un transfert modal de l'automobile
vers les modes collectifs de transport

Piste de solution

¹³ VILLE DE MONTRÉAL, SITE. *Plan de transport 2008*, p. 84.

40

Adopter une politique d'aménagement des postes d'attente pour les taxis

Orientation

Réduire le nombre de déplacements d'autos et de camions

Description

Le taxi comme mode de déplacement constitue un complément au transport en commun notamment durant les périodes et dans les secteurs moins bien desservis. Dans l'optique du Plan de transport qui vise à réduire la dépendance à l'auto, l'Arrondissement reconnaît, au même titre que la Ville de Montréal, que le taxi est un mode de transport performant et flexible qui permet d'y arriver.

Encadrer l'aménagement des postes d'attente pour les taxis, contribue à améliorer la qualité des services offerts à la clientèle.

Actions liées

- #10 – Concevoir un aménagement particulier améliorant l'intermodalité avec le métro;
- #15 – Doter l'avenue du Parc d'un tramway.

Commentaires

- Les taxis effectuent plus de 37 millions de courses par année sur l'ensemble de l'île. Ils assurent donc un soutien aux activités économiques sur le territoire.
- La démarche technique devra être initiée par le Bureau du taxi et du remorquage de la Ville de Montréal.

Propositions

- Les postes d'attente pour les taxis génèrent un certain niveau de bruit lors du démarrage des véhicules; en ce sens, leur utilisation n'est pas écologique. Toutefois, il est possible d'aménager physiquement les postes d'attente de façon à éviter les démarrages successifs des taxis.
- L'aménagement des postes d'attente pour les taxis devrait inclure du mobilier urbain pour accommoder les chauffeurs de taxis et les usagers ainsi que pour améliorer le paysage urbain (bancs, poubelles, écran végétal, etc.).

Partenaires impliqués :

- Administration centrale
- Bureau du taxi et du remorquage de la Ville de Montréal (BTR)
- MTQ

5. CONCLUSION

5.1 STRATÉGIE DE MISE EN ŒUVRE DU PDU

Il nous paraît indispensable d'avoir, dès à présent, une vision globale des différentes actions proposées – notamment celles qui visent à interdire ou contraindre la circulation des véhicules motorisés – pour en évaluer l'impact global en matière de déplacements motorisés dans l'arrondissement ainsi que pour l'ensemble de la ville de Montréal.

En cohérence avec le Plan de transport de la Ville de Montréal, les actions¹⁴ envisagées dans le cadre du PDU du Plateau-Mont-Royal (PMR) visent à atteindre les objectifs globaux de meilleur partage de la voirie entre les différents types d'usagers et à réduire la part actuellement trop prépondérante des véhicules motorisés (i.e. les automobiles). Néanmoins, les interventions du PDU devront être planifiées dans une perspective qui s'étend au-delà des seules limites de l'arrondissement afin de ne pas engendrer d'impacts négatifs, notamment, sur la fonctionnalité du réseau artériel de la Ville. Il s'agit, entre autres considérations, d'éviter de reporter (ou créer) les problèmes ailleurs.

Par ailleurs, on ne peut pas se contenter d'évaluer l'impact isolé de chaque action prise séparément au risque de remettre en cause la faisabilité de certaines d'entre elles, après que d'autres actions auraient été mises en œuvre.

Par exemple, l'impact de la mise en œuvre d'un quartier vert pourrait devenir trop contraignant si, auparavant, plusieurs zones de rencontre, zones piétonnières et autres mesures de restriction de la circulation ont été instaurées.

Il est donc nécessaire d'évaluer les impacts cumulés des différentes actions contraignant ou restreignant la circulation sur les rues « secondaires » de l'arrondissement prises ensemble et de mesurer leur impact sur les autres rues de l'arrondissement et notamment sur les artères (détournement de circulation) et les axes du réseau prioritaire de Montréal.

Un équilibre doit être trouvé quant à la capacité et la « performance » des artères et des axes prioritaires qui traversent l'arrondissement ou le bordent.

Pour permettre d'évaluer les impacts cumulatifs des actions l'Arrondissement préconise une démarche dont les grandes lignes sont les suivantes :

14. Cependant, pour de nombreuses actions, il y aurait lieu de mieux définir la problématique, les besoins auxquels elles sont supposées répondre, de caractériser la clientèle visée, de définir des scénarios, d'analyser les impacts prévisibles.

- Choix de sites pilotes pour les actions les plus contraignantes (rue piétonne, zone de rencontre, quartier vert, etc.);
- Étude d'impact prenant en compte chaque action et les autres actions pilotes;
- Consultation de la population et des acteurs concernés;
- Définition de scénarios de mise en œuvre de plusieurs actions;
- Étude avant-après;
- Étude d'impact des scénarios (impact cumulatif).

En effet, plusieurs des actions envisagées auront des impacts importants sur le mode de déplacements choisi, la qualité de vie des riverains et sur les activités économiques des rues ou des quartiers concernés. Il est donc fortement recommandé de commencer la mise en œuvre du PDU au travers de projets pilotes, qui pourront d'ailleurs être présentés comme tels aux résidents de l'arrondissement.

La mise en œuvre des projets pilotes pourra être l'occasion d'une campagne d'information de la population sur l'ensemble du PDU, sur la façon dont l'arrondissement va procéder, les mesures d'accompagnement qui sont envisagées, etc.

Par ailleurs, il est également recommandé de travailler la réalisation du Plan d'action en lien avec les arrondissements voisins. Cette façon de faire assurera une cohérence des interventions à mettre en œuvre.

5.2 SUIVI DES ACTIONS ET DU PDU

On doit considérer deux niveaux de suivi : celui de la mise en œuvre du PDU au travers des différentes actions qui le composent d'une part, celui du suivi des actions proprement dites.

5.2.1 Suivi de la mise en œuvre du PDU

Plusieurs actions comprennent de nombreuses réalisations comme les mises en place de stationnement pour les vélos ou les mesures d'apaisement de la circulation. D'autres actions peuvent commencer à être implantées en partie à l'occasion de la réalisation soit d'actions liées, soit de réalisations diverses mises en œuvre dans le cadre du fonctionnement habituel de l'Arrondissement. Ainsi, la réalisation d'une mesure d'apaisement suite à une plainte de résidents, peut être l'occasion d'un début de mise en œuvre d'une action du PDU comme la création d'une zone de rencontre ou d'un quartier vert.

Pour garantir une cohérence dans les interventions de l'arrondissement et faciliter la mise en œuvre globale du PDU, la planification des réalisations annuelles de l'arrondissement sera définie en fonction à la fois des besoins exprimés par les résidents (plaintes, réclamations, etc.) et des critères de priorisation des différentes opérations qui s'inscrivent dans le cadre des actions retenues.

Une telle grille de suivi pourrait faire partie d'un tableau de bord de l'arrondissement visant à faciliter le suivi et la mise en œuvre du PDU.

5.2.2 Suivi des actions

Certaines actions dont la mise en œuvre peut être délicate et dont les impacts pourraient susciter de nombreuses réactions – comme la piétonisation de rues, la création de zones de rencontre ou de quartiers verts – devront faire l'objet d'un suivi rigoureux. Ce suivi devrait se faire au travers d'un dispositif qui devra être défini au cours de l'étude d'impact ou de faisabilité préalable de chaque action. Il prendra en compte les impacts sur la circulation, le stationnement, les activités économiques, la qualité de vie des résidents, etc.

5.3 PRIORISATION DES ACTIONS

Parmi les actions identifiées dans le cadre du Plan d'action 2009-2010, certaines d'entre elles méritent une attention particulière en égard aux bénéfices qu'elles apportent sur la sécurité des déplacements, sur la qualité de vie des résidents et/ou sur l'amélioration des déplacements actifs.

En ce sens, les **actions 18 « Aménager des zones de rencontre »** et **39 « Réaliser des quartiers verts »** doivent être priorisées dans les interventions à concrétiser. Entre autres, celles-ci contribueront à l'atteinte des objectifs généraux poursuivis par le Plan de déplacements urbains, soit une meilleure cohabitation et une meilleure complémentarité entre les différents modes de déplacement en redonnant une place plus importante aux déplacements actifs.

Leur apport direct à l'amélioration de la sécurité routière place les **actions 44 « Sécuriser les intersections par le dégagement de 5 m »**, **36 « Créer une signature particulière autour des écoles »** et **47 « Créer une signature particulière autour des parcs »** en première position des actions à matérialiser.

La mise en œuvre de ces actions permettra, entre autres, d'augmenter la visibilité des piétons et de sécuriser les déplacements actifs (piétonniers et cyclables) des enfants particulièrement aux abords des écoles et des parcs.

Enfin, toutes les mesures et aménagements proposés dans le cadre de la matérialisation d'une action devront respecter le principe d'accessibilité universelle adopté par la Ville de Montréal.

Ainsi, les personnes aux prises avec des limitations temporaires ou permanentes touchant la mobilité, la vision, l'audition ou les capacités intellectuelles que celles-ci soient légères ou sévères pourront profiter de manière égale des lieux publics sur le territoire de l'arrondissement du Plateau Mont-Royal.

ANNEXE A
PRINCIPAUX DOCUMENTS CONSULTÉS

PRINCIPAUX DOCUMENTS CONSULTÉS

VILLE DE MONTRÉAL, ARRONDISSEMENT LE PLATEAU-MONT-ROYAL. *Réponse du Conseil d'arrondissement à la Commission de la sécurité urbaine et de la circulation sur le Rapport de consultation publique – 6 octobre 2008.*

VILLE DE MONTRÉAL, ARRONDISSEMENT LE PLATEAU-MONT-ROYAL. *Portrait et diagnostic des déplacements – Plan de déplacement urbain du Plateau Mont-Royal – février 2008.*

VILLE DE MONTRÉAL, ARRONDISSEMENT LE PLATEAU-MONT-ROYAL. *Document de consultation du 1^{er} Plan de déplacement urbain – mai 2008.*

COMMISSION DE LA SÉCURITÉ URBAINE ET DE LA CIRCULATION. *Rapport de consultation publique portant sur le Plan de déplacement urbain du Plateau-Mont-Royal, présenté au conseil d'arrondissement du Plateau-Mont-Royal, 2 septembre 2008*

VILLE DE MONTRÉAL, SITE. *Plan de transport de Montréal 2008.*

ANNEXE B

RÉALISATIONS DE L'ARRONDISSEMENT DE 2006 À 2008

**LISTE DES RÉALISATIONS DE L'ARRONDISSEMENT
2006 à 2008**

Année 2008

RÉALISATIONS	LOCALISATION	ÉCOLE / PARC	ACTION CORRESPONDANTE
Construire des dos d'âne.	Sur De Lanaudière et Chambord, de Gilford à Saint-Joseph	École Paul-Bruchési	3
	Sur De Lanaudière et Chambord, de Rachel à Marie-Anne	École Lanaudière	3
	Sur Chabot et Bordeaux, de Laurier à Masson	Parc De Lorimier	3
	Sur Drolet et Henri Julien, de Mont Royal à Gilford	Parc Drolet	3
Construire des saillies, des trottoirs.	Sur De Lanaudière et Saint-Joseph, coin Sud-Est et Sud-Ouest	École Paul-Bruchési	3
	Sur Berri et Rachel, coin Sud-Est	École Louis-Hyppolite-Lafontaine	3
Construire des mails centraux.	Sur Laurier, de Saint Hubert à Resther	École Laurier	3
Planage, pavage et reconstruction de trottoirs aux endroits requis.	Sur Lanaudière, de Gilford à Saint-Joseph	École Paul-Bruchési	20
	Sur Laurier, de Saint-Hubert à Resther	École Laurier	20
	Sur Esplanade, de Rachel à Duluth	Parc Jeanne-Mance	20
	Sur Laval, de Des Pins à Sherbrooke	Parc Square Saint-Louis	20
	De Gaspé, de McGuire à Saint-Viateur	---	20
Interdiction virage à gauche	De Van-Horne vers de l'Esplanade	---	4
Mise à sens unique	Rue Gilford entre Chambord et de Lanaudière	---	4
Stationnement à vélos	<ul style="list-style-type: none"> • 5 stationnements à vélo sur chaussée (50 places) • 1 000 supports (Stationnement de Montréal) • 1 place permanente (Maison de la Culture) 	---	28-30-31-32

Année 2007

RÉALISATIONS	LOCALISATION	ÉCOLE / PARC	ACTION CORRESPONDANTE
Création d'espaces de stationnement réservés à l'auto-partage (4 espaces sur rue et 6 espaces à l'aréna Mont-Royal).	Aréna Mont-Royal	---	48
Travaux de réaménagement de ruelles vertes.	Ruelle Henri-Julien	---	38
Travaux de sécurité.	Rue Barrette	---	3
Implantation de neuf nouveaux stationnements à vélo sur chaussée.	Non définie	---	28
Projet-pilote de stationnement à vélo sur chaussée : <ul style="list-style-type: none">▪ évaluation de huit prototypes (sondage Internet);▪ évaluation d'un nouvel aménagement pour les stationnements.	Rue Mont-Royal	---	32

Année 2006

RÉALISATIONS	LOCALISATION	ÉCOLE / PARC	ACTION CORRESPONDANTE
Communauto : modification de la réglementation pour permettre la délivrance de vignettes aux véhicules d'auto-partage, afin d'autoriser le stationnement dans les zones de stationnement sur rue.	NA	---	48
Voyagez futé : achat de vélos et installation de supports à vélo pour le stationnement intérieur du 201, Laurier Est, en vue de l'opération <i>vélos en libre service</i> .	201, rue Laurier Est	---	30
Suivi de l'implantation de la piste cyclable.	Rue Saint-Urbain	---	24
Suivi de la planification de la piste cyclable.	Rues Roy/des Pins, entre les parcs Lafontaine et Jeanne-Mance	Parcs Lafontaine et Jeanne-Mance	24
	Raccordement de la piste Prince-Arthur à la piste cyclable Esplanade (coin Mont-Royal)	---	24
Suivi de l'analyse de déplacement de la piste cyclable.	Piste Gauthier sur la rue Rachel, entre Des Érables et Marquette	---	27
Avis technique sur l'aménagement de ruelles vertes.	Ruelle Barrette (analyse de la requête de piétonisation)	---	38
	Ruelle Lafrance	---	38
Avancées de trottoirs, trottoirs élargis et plantation d'arbres.	En bordure des voies de circulation autour du parc Roy-Rivard	Parc Roy-Rivard	20
Implantation de ralentisseurs.	Rues Waverly et l'Esplanade, entre Fairmount et Van Horne	---	3
Aménagement d'un terre-plein central végétal.	Boulevard Saint-Joseph, entre la rue Saint-Hubert et la rue Boyer	---	3
Réaménagement des trottoirs.	<ul style="list-style-type: none"> • Laurier/Saint-Denis • Saint-Hubert/Laurier • de Laroche/Rachel et • Bordeaux/Gilford 	---	20

ANNEXE C
LISTE DES PROJETS
RELATIFS AUX VOIES CYCLABLES

**ANNEXE C : LISTE DES PROJETS
RELATIFS AUX VOIES CYCLABLES**

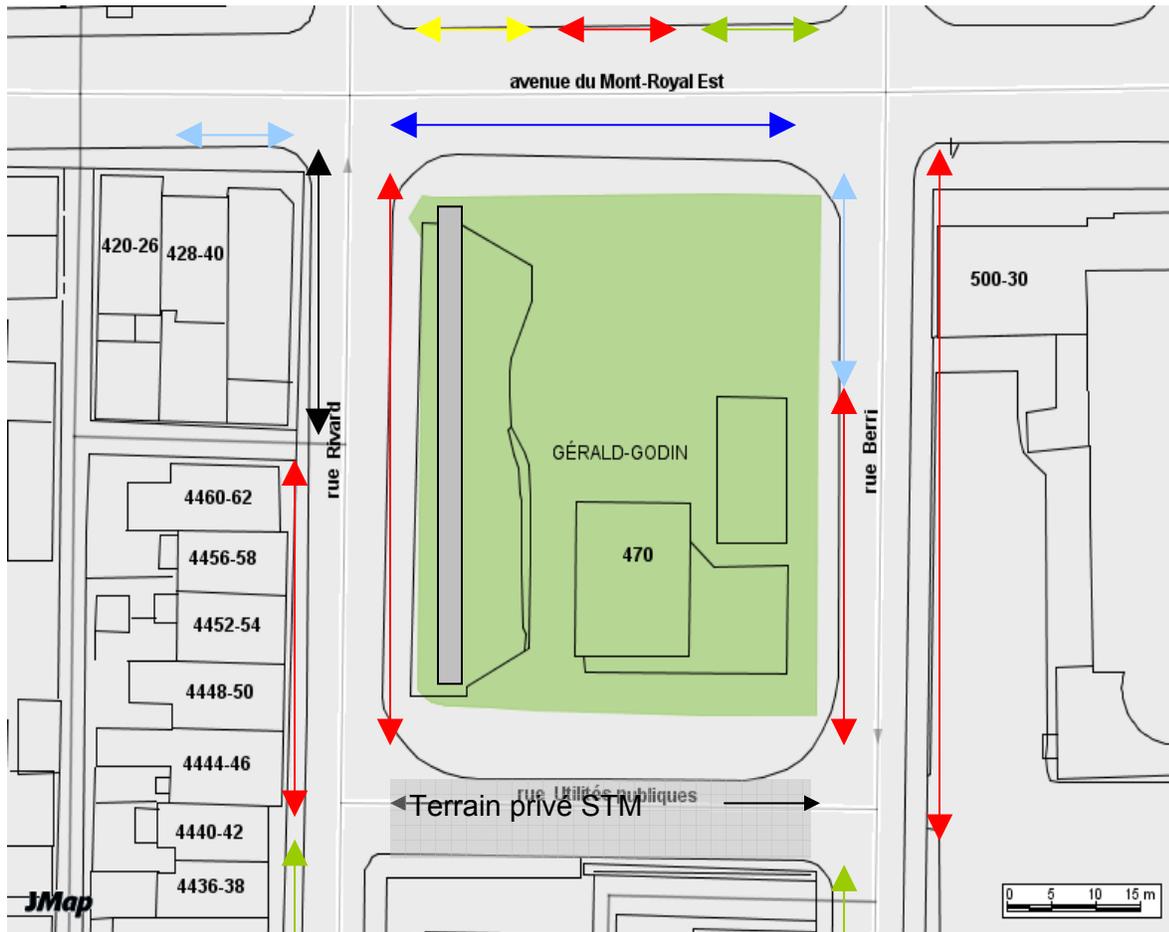
PROGRAMATION 2009- 2010

VOIE CYCLABLE	ÉCHÉANCIER
❖ Piste cyclable University entre Milton et Sherbrooke	Prévue en 2009
❖ Piste cyclable Rachel entre Émile Duployé et Des Érables	Prévue en 2009
❖ Piste cyclable Christophe-Colomb, Saint-Grégoire et Brébeuf	Prévue en 2009
❖ Piste cyclable – Émile Duployé de Gautier à Sherbrooke	Prévue en 2009
❖ Piste cyclable – Laurier entre Brébeuf et Christophe-Colomb	Prévues en 2009-2010
❖ Bande cyclable - Christophe-Colomb de Rachel à Laurier	
❖ Bande cyclable -Avenue de La Roche de la rue Rachel à Laurier	

ANNEXE D

**AMÉNAGEMENTS FAVORISANT L'INTERMODALITÉ AUX STATIONS
DE MÉTRO MONT-ROYAL ET LAURIER SUD**

Station de métro Mont-Royal

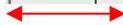


-  Stationnement interdit tout temps
-  Arrêt interdit : zone d'autobus
-  Réservé aux taxis
-  Arrêt interdit
-  Zone SRRR 15-9h
-  Zone SRRR tout temps
-  Débarcadère pour personnes handicapées (8-22h)
-  Support à vélos

N.B Les zones non identifiées sont règlementées par la signalisation pour l'entretien

Station de métro Laurier sud

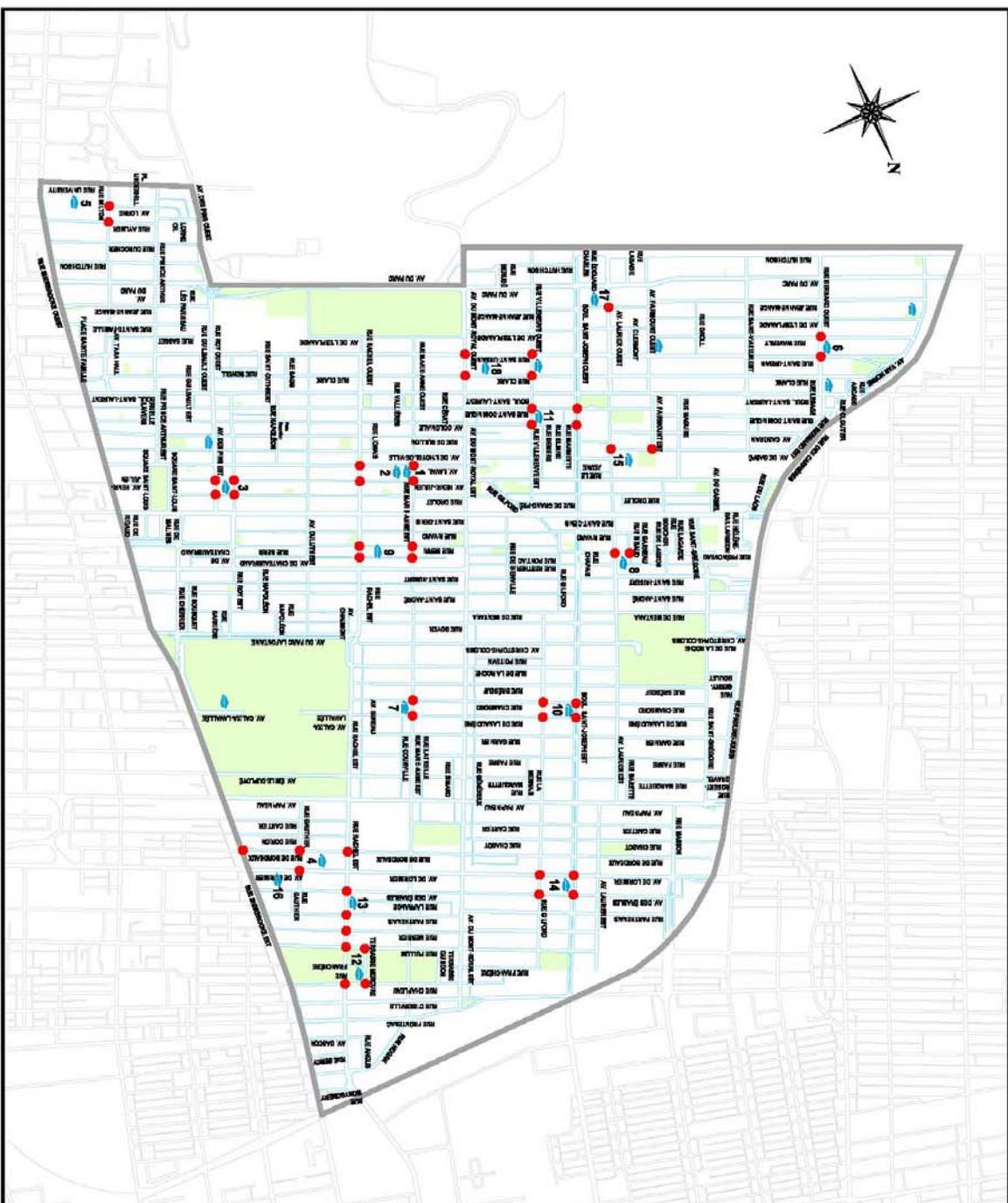
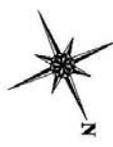


-  Stationnement interdit tout temps
-  Arrêt interdit : zone d'autobus
-  Réservé aux taxis
-  Arrêt interdit
-  Zone SRRR 16-23h
-  Stationnement interdit – Excepté autobus
-  Stationnement maximum 60 min. 9-18h lun. au sam.
-  Stationnement interdit 8-18h lun. Au ven. – Livraison seulement
-  Support à vélos

N.B Les zones non identifiées sont règlementées par la signalisation pour l'entretien

ANNEXE E

**INTERSECTIONS À PRIORISER AUX ABORDS DES ÉCOLES
(ACTION 25)**

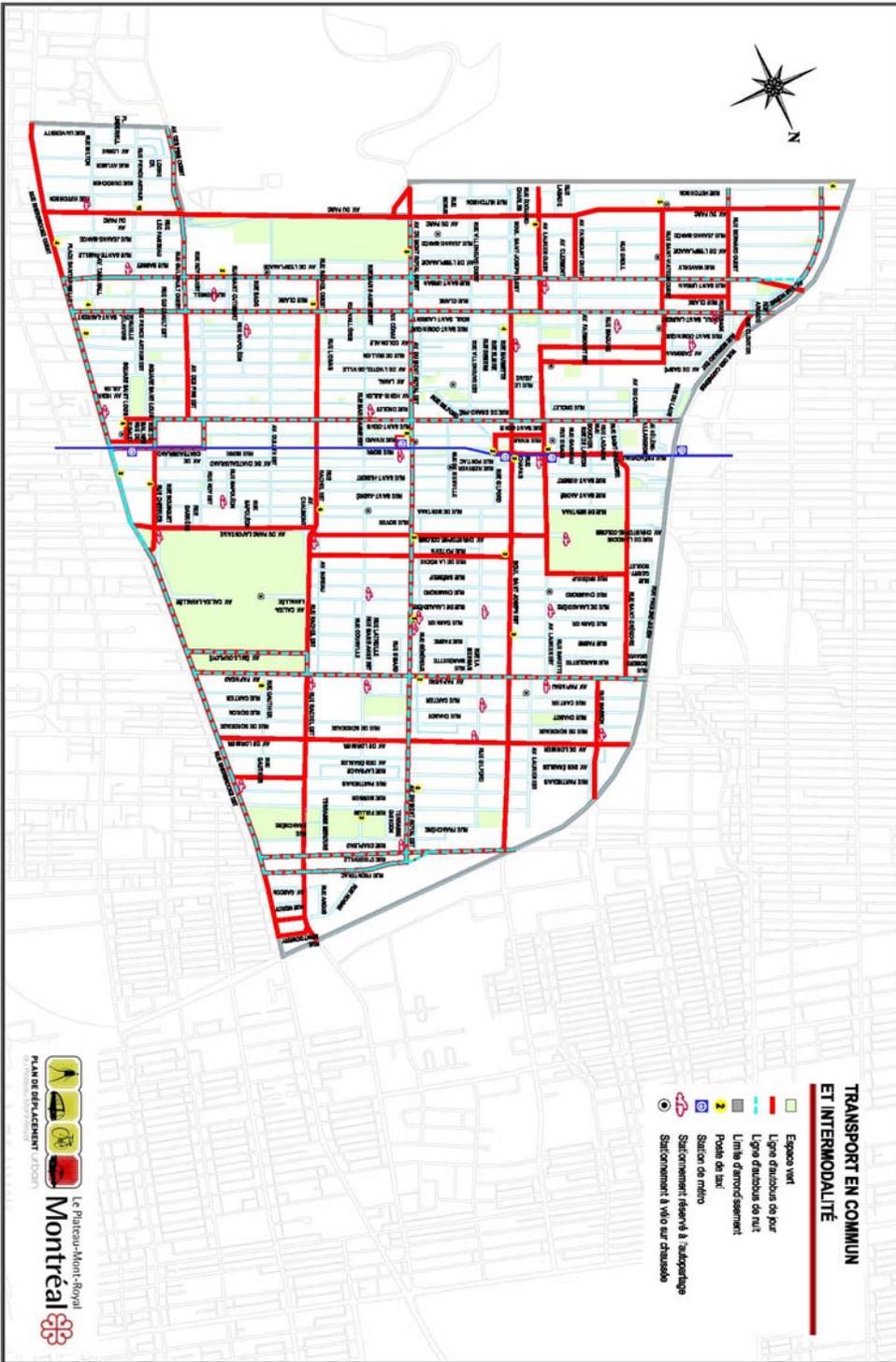


**SÉCURISER LES INTERSECTIONS
PAR LE DÉGAGEMENT DE 5 MÈTRES
AUX ABORDS DES ÉCOLES**

-  Ecoe
 -  Espace vert
 -  Intersection aux abords des écoles
 -  Limite d'aménagement
- 1 Ecoe arc-En-Ciel
 - 2 Ecoe au-Pied-de-la-Montagne-Auxes
 - 3 Ecoe au-Pied-de-la-Montagne
 - 4 Ecoe Saint-Joseph
 - 5 Ecoe F.A.C.E.
 - 6 Ecoe Lambert-Casse
 - 7 Ecoe Lanaudière
 - 8 Ecoe Laurier
 - 9 Ecoe Louis-H-provy-Labonnie
 - 10 Ecoe Paul-Burdese
 - 11 Ecoe Saint-Etienne-Jesus
 - 12 Ecoe Saint-Louis-de-Gonzague
 - 13 Ecoe Saint-Louis-de-Gonzague Annexe
 - 14 Ecoe Saint-Pierre-Charer
 - 15 Ecoe des Papiers-Blanches
 - 16 Ecoe Émir
 - 17 La Collège Racine
 - 18 Ecoe Barnodt

ANNEXE F

**STATIONNEMENTS EXISTANTS RÉSERVÉS
À L'AUTOPARTAGE (FÉVRIER 2008)**



ANNEXE G

**LISTE DES INTERVENTIONS
AUX ABORDS DE L'ÉCOLE PAUL-BRUCHÉSI**

*Liste des interventions prévues
aux abords de l'école Paul-Bruchési*

L'Arrondissement a réalisé plusieurs mesures pour améliorer la sécurité aux abords de l'école sur le quadrilatère de l'école Paul-Bruchési. La majorité des ces mesures sont recommandées dans le rapport du Plan de déplacement de l'école qui est produit dans le cadre de projet Mon École À Pied, À Vélo. Ces mesures sont les suivantes :

- **Construire des dos d'âne** sur De Lanaudière et Chambord entre Gilford et Saint-Joseph;
- **Construire des saillies de trottoirs** aux coins Sud-Est et Sud-Ouest de l'intersection De Lanaudière/ Saint-Joseph;
- **Des travaux de planage, pavage et reconstruction de trottoirs là où requis** sur De Lanaudière, de Gilford à Saint-Joseph;
- **Mettre la circulation sur le tronçon de Gilford entre De Lanaudière et Chambord à sens unique vers l'est.** Cette modification réduira le nombre de mouvements véhiculaires à l'intersection et facilitera la traverse des écoliers de la rue Gilford;
- **Prolonger la bande cyclable, à contre sens de la circulation, sur Gilford jusqu'à De Lanaudière.** Cette modification sécurisera l'accessibilité de l'école en vélo;
- **Modifier les panneaux de signalisation et le marquage au sol non conformes :**
 - Enlever le panneau de limite de vitesse à 50 km/h sur Gilford entre Chambord et De Lanaudière afin d'uniformiser la signalisation de la limite de vitesse à 40 km/h sur la rue Gilford;
 - Enlever les panneaux d'arrêt obligatoire sur la rue Gilford aux deux coins de Chambord. Suite au changement du sens de la circulation tel qu'il est ci-haut mentionné, la présence des panneaux d'arrêt obligatoire n'est ni requise ni sécurisée à cause de la présence des feux de circulation à proximité (intersection De Lanaudière, à environ 60 m vers l'est);
 - Modifier le marquage au sol des traverses piétonnières afin de déplacer le passage écoliers blanc sur le côté nord et changer la couleur du passage écoliers du blanc au jaune sur le côté sud conformément aux normes.

L'Arrondissement poursuivra les mesures pour améliorer la sécurité et l'accessibilité de l'école en transport actif. Voici les mesures prévues :

- Application de la règle de dégagement de 5 mètres aux intersections Saint-Joseph / Chambord, Saint-Joseph / De Lanaudière, Gilford / Chambord et Gilford / De Lanaudière, afin d'améliorer la visibilité des écoliers;
- Construire un passage piétons surélevé à l'intersection Gilford / Chambord;
- Construire des saillies de trottoirs aux intersections encadrant l'école Paul-Bruchési;
- Installer un système de feux de circulation avec feux pour piétons à l'intersection Saint-Joseph / Chambord afin d'améliorer la sécurité de la traverse des écoliers;
- Ajouter des têtes de feux de piétons à l'intersection Saint-Joseph / de Lanaudière et à l'intersection Gilford / de la Roche;
- Installer deux stèles de rétroinformation de vitesse, un sur la rue Chambord et l'autre sur la rue de Lanaudière à proximité des portes d'entrée de l'école;
- Enlever le panneau de limite de vitesse à 40 km/h sur Chambord entre Saint-Joseph et Gilford afin de prolonger la zone de 30 km/h sur le tronçon au complet (réalisation en cours).