

PLAN DE DÉPLACEMENT urbain
du Plateau-Mont-Royal

Se réappropriier le quartier

PLAN DE DÉPLACEMENT URBAIN 2009-2024
du Plateau-Mont-Royal

Un plan pour apaiser et diminuer la circulation motorisée
qui priorise les transports actifs et collectifs

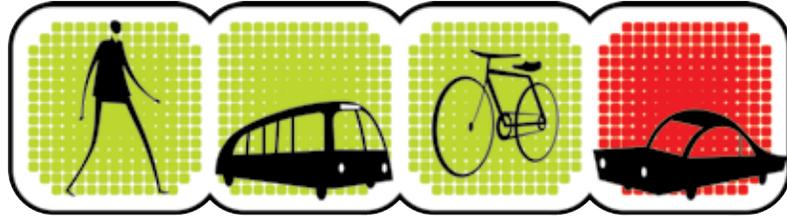
Le présent document a été préparé par :

MICA inc. - Richard Saulnier

Photos : Ville de Montréal

Le conseil d'arrondissement désire remercier tous ceux sans qui le Plan de déplacement urbain n'aurait pu voir le jour dont, notamment, les organismes rencontrés dans le cadre de consultations privées, les membres de la Commission de la sécurité urbaine et de la circulation, les individus et les groupes qui ont présentés des mémoires à la Commission de la sécurité urbaine et de la circulation, ainsi que les fonctionnaires de l'arrondissement qui y ont collaboré.

Papier 100 % postconsommation, certifié Éco-logo, procédé sans chlore, FSC recyclé et fabriqué à partir d'énergie biogaz.



PLAN DE DÉPLACEMENT urbain
du Plateau-Mont-Royal

Se réappropriier le quartier



Table des matières



Messages des élus (es)		5
Avant-propos		8
Chapitre 1	Changer de vitesse	10
Le contexte		
Chapitre 2	Consulter pour mieux communiquer	11
La démarche		
Chapitre 3	Lieu de vie, de passage et de destination	13
Le portrait		
Chapitre 4	Des idées pour décider	19
Les orientations		
Chapitre 5	Les choix qui s'imposent	21
Les objectifs		
Chapitre 6	Dans l'action	24
Les actions		
Annexe I	Échéancier 2009-2024	I
Annexe II	Lexique des abréviations	IV
Annexe III	Remerciements	IX
Annexe IV	Bibliographie	XIII
Annexe V	Liste des actions	XV

Mot de la mairesse d'arrondissement



L

'adoption par le Plateau-Mont-Royal de son Plan de déplacement urbain est la conséquence directe d'une multitude de gestes que nous avons posés dans l'arrondissement au cours des dernières années.

Comme arrondissement, nous avons innové avec des instances d'engagement citoyen, pour s'assurer que nos résidants aient une vraie part aux décisions.

Comme arrondissement, nous avons innové en appliquant des règles sévères dans notre règlement d'urbanisme, pour s'assurer de protéger notre patrimoine bâti tout en encourageant la créativité de nos bâtisseurs actuels.

Comme arrondissement, nous avons instauré la première démarche de budget participatif, pour que nos résidants aient une prise sur nos décisions budgétaires collectives.

Et comme arrondissement, nous innovons en adoptant le Plan de déplacement urbain répondant ainsi à nos engagements ainsi qu'aux attentes de nos concitoyens. Nous visons ainsi un objectif maintes fois répétés : se réapproprier notre quartier.

Notre territoire est densément peuplé avec plus de 100 000 habitants. Ceux-ci ont des pratiques de mobilité exemplaires. Comparés à leurs concitoyens des autres arrondissements, ils ont moins d'autos et ils marchent, pédalent et utilisent l'autobus, le métro et le taxi en plus grand nombre. Ce sont là des comportements qu'ils adoptent autant pour leurs déplacements à l'intérieur de l'arrondissement qu'à l'extérieur.

Par ailleurs, notre territoire reçoit la visite quotidienne d'environ 100 000 personnes supplémentaires et, trop souvent, ceux-ci utilisent la voiture.

De surcroît, notre territoire est le théâtre de plus d'un demi million de déplacements de transit automobile par jour qui traversent notre arrondissement sans s'y arrêter.

Sur les quelque 8 000 000 de déplacements réalisés dans la région métropolitaine de recensement (RMR), plus de 1 000 000 sont effectués dans ou à travers le Plateau-Mont-Royal. Ainsi, de la façon la plus inéquitable qui soit, le territoire des gens qui ont les meilleures pratiques de mobilité de la région est le théâtre de près de 15% de tous les déplacements réalisés dans toute la région.

Il ne faut pas se surprendre qu'un



ras-le-bol s'exprime à l'égard de l'envahissement de l'automobile. Il est temps d'offrir une nouvelle vision de la mobilité : un transport équitable.

Pour ce faire, l'arrondissement du Plateau-Mont-Royal s'engage résolument dans une nouvelle approche. Une approche par laquelle la circulation automobile sera apaisée dans nos rues locales. Une approche par laquelle la circulation automobile sera globalement diminuée. Et une approche qui priorise les transports actifs et collectifs.

Voilà ce qui nous est constamment demandé, ce à quoi nous nous étions engagés et ce que propose ce Plan de déplacement urbain.

Le Plateau-Mont-Royal est une partie intégrante de la Ville de Montréal. Et notre Plan de déplacement urbain répond directement au Plan de transport adopté l'an dernier par le conseil municipal.

Nous sommes bien conscients des étapes qui se dressent devant nous et comptons continuer à travailler avec la Ville-centre pour mener à bien nos actions.

La mairesse de l'arrondissement,

Helen Fotopulos

Mot du conseiller municipal



N

ous adoptons ce plan à un moment où nos sociétés connaissent de profonds bouleversements économiques et environnementaux.

D'une part, l'industrie automobile nord-américaine est en sérieuse difficulté financière. Après avoir défini la mobilité nord-américaine depuis l'après guerre, l'industrie doit se remettre sérieusement en question. Elle doit se questionner sur le type de véhicule qu'elle devra fabriquer pour être plus respectueuse de l'environnement mais également sur le rôle et la place que la voiture tiendra dans les déplacements au cours du prochain siècle et tout particulièrement dans le cœur des villes d'Amérique. La voiture pour tous, pour tous les déplacements, à tous les jours, n'est pas viable.

D'autre part, après des années de déni, les États-Unis d'Amérique et leur nouveau président reconnaissent que les émissions de gaz à effet de serre sont un facteur accélérant des changements climatiques. On accepte aussi, dorénavant, que l'activité humaine, et en particulier la façon dont nous nous déplaçons, est un facteur aggravant. Cette admission est importante car on peut penser qu'elle motivera le Canada à respecter ses engagements internationaux. Elle motivera aussi, on l'espère, le Québec et la Ville de Montréal, qui ont déjà mis en place des plans « verts » sérieux, à faire encore mieux.

Ces crises provoquent ce que les Français appellent des « effets de loupes ». Elles mettent en évidence les mauvaises pratiques et les mauvaises habitudes, nous obligent à revoir



nos façons de faire et nous forcent à prendre des décisions difficiles pour en atténuer les effets.

Le travail à faire, les chantiers à entreprendre et les actions à privilégier peuvent l'être à tous les niveaux de gouvernance avec, pour chacun, des moyens réglementaires et budgétaires qui leur sont propres. En matière de transport et de mobilité durables, les villes et les arrondissements ont un pouvoir d'agir. Dans le contexte actuel, nous avons également un devoir d'agir.

Ce premier Plan de déplacement urbain de l'arrondissement Plateau-Mont-Royal est né d'une volonté politique claire d'apaiser la vitesse de la circulation des véhicules motorisés qui circulent sur notre réseau de ruelles, de rues, d'avenues et de boulevards et de réduire à terme le nombre d'automobiles qui circulent dans notre arrondissement en favorisant un transfert modal vers les transport actifs et collectifs que nous favoriserons. Comme le titre l'indique, nous voulons nous réapproprier le quartier.

Le Plan de déplacement urbain du Plateau Mont-Royal est le fruit du travail et de la

collaboration de nombreux acteurs qu'il nous faut remercier.

- En premier lieu, toute l'équipe de travail de l'arrondissement qui a contribué très étroitement à l'élaboration tout d'abord du Portrait et diagnostic des déplacements, puis à la préparation du Plan d'action 2009-2010.
- Tous les partenaires institutionnels qui nous ont fait part de leurs recommandations au cours de cette démarche.
- Les membres bénévoles de la Commission de la sécurité urbaine et de la circulation qui ont consacré de nombreuses heures à consulter notre population et à insuffler leur expertise citoyenne dans le PDU.
- Et, bien sûr, nos concitoyennes et concitoyens qui sont venus témoigner de leur expérience et nous faire part de leurs suggestions et recommandations.

Ce plan ne sera possible qu'avec leur collaboration. Nous nous sommes engagés à les consulter tout au long de sa mise en place.

En terminant, je remercie tous les élus du conseil d'arrondissement qui, sans distinction, ont participé à chacune de ces étapes. Ils ont commenté avec beaucoup de pertinence le travail d'élaboration du PDU.

L'engagement politique et civique peut faire une différence. Ce plan en est la preuve. Je suis fier de notre travail des trois dernières années pour penser et écrire ce plan et, surtout, j'espère que les réalisations que nous voyons concrètement apparaître sur le territoire de l'arrondissement seront œuvre utile.



Michel Labreque

Conseiller de la Ville du district du Mile End
Responsable du Plan de déplacement urbain du
Plateau-Mont-Royal

Avant-propos



V

Voici le *Plan de déplacement urbain 2009-2024* du Plateau-Mont-Royal (PDU). Premier à voir le jour à Montréal, ce PDU permet à l'arrondissement, un des territoires urbains parmi les plus densément peuplés au pays, de faire figure de pionnier en matière de planification de la mobilité et de déplacements actifs et collectifs.

Il est animé par la volonté des élus et de l'administration de l'arrondissement de réduire, de façon significative, la dépendance à l'automobile et d'accorder la priorité aux usagers des transports actifs et collectifs, tel qu'énoncé dans le *Plan de transport* de la Ville de Montréal, intitulé **Réinventer Montréal**. Ce PDU constitue le fruit du savoir-faire d'experts municipaux des déplacements combiné à un vaste exercice de consultation publique mené par la Commission de la sécurité urbaine et de la circulation (CSUC) auprès de ses résidents et des organismes concernés.

À la demande de leurs concitoyens, les autorités publiques de plusieurs grandes villes du monde réfléchissent aux actions à entreprendre pour maîtriser l'invasion sans cesse croissante des quartiers centraux par la circulation automobile et les nuisances qui y sont associées. Montréal ne fait pas exception.

Dans le Plateau-Mont-Royal, les citoyens ont eu maintes occasions, depuis 10 ans, de faire valoir leurs préoccupations à l'égard de l'accroissement du nombre et de la vitesse des véhicules motorisés dans les rues, les avenues et les boulevards du réseau local de l'arrondissement.

Que ce soit au cours des consultations publiques à propos du *Plan d'urbanisme de la Ville de Montréal* dans le Plateau-Mont-Royal (les Soirées du Plateau), ou lors des consultations citoyennes menant à l'élaboration du budget participatif de l'arrondissement de même qu'au cours des audiences de la Commission de la sécurité publique et de la circulation en 2006, les résidents ont largement fait état de leurs inquiétudes.

En cours de route et à cause de sa situation géographique, l'arrondissement a déjà réalisé des actions qui en ont fait l'incubateur de nombreux aménagements apaisant la circulation et favorisant les transports actifs et collectifs.

Parmi ceux-ci, mentionnons la rue piétonne (rue Prince-Arthur), la rue apaisée (rue Duluth Est), la voie réservée pour autobus (avenue du Parc), les axes cyclables structurants (rue Rachel et rue De Brébeuf), et, plus récemment, l'installation de stationnements pour vélo sur trottoirs et sur rues, l'aménagement de saillies de trottoir, la limite de vitesse à 40 km/h sur plusieurs rues locales, les espaces de stationnement réservés à l'autopartage, etc.

D'ailleurs, le fait que la majorité des déplacements des résidents du Plateau-Mont-Royal s'effectuent via des transports actifs et collectifs témoigne en partie du succès de telles mesures et permet de rappeler le vieil adage « si vous effectuez des aménagements ou offrez des nouveaux services, vous obtiendrez des changements dans les habitudes ».

L'arrondissement possède une histoire et des caractéristiques distinctives. Ce document en tient compte et propose des leviers capables de renverser la tendance qui grêle nos sociétés modernes depuis les années 1940 : l'hypermotorisation. Notre ambition est en effet de freiner et d'infléchir cette trajectoire des soixante dernières années qui contribue à la dégradation de la qualité de vie des résidents du Plateau-Mont-Royal et qui, si rien n'est fait, nous mène tout droit vers une situation insoutenable.

Nous voulons être les premiers à encourager nos concitoyens, lesquels ont déjà des comportements exemplaires en matière de déplacements, à poursuivre leurs efforts. Nous voulons aussi inciter et convaincre ceux qui viennent chez nous pour travailler, magasiner, se divertir, se restaurer ou simplement pour visiter la famille, à être plus soucieux de la qualité de vie de leurs voisins. Pour ceux qui ne font que transiter sur notre territoire, nous réaliserons en priorité des gestes pour apaiser la circulation motorisée, nous découragerons l'usage de nos rues en les redirigeant vers notre réseau qualifié d'artériel tout en offrant de nouveaux services de transports actifs et collectifs afin d'encourager l'adoption d'autres modes de déplacement que l'automobile en solo.

Au terme de la réalisation de ce premier PDU, notre objectif est que le Plateau-Mont-Royal retrouve une certaine quiétude grâce à la diminution marquée de la vitesse et du nombre des

automobiles qui circulent sur nos rues, avenues et boulevards. Nous souhaitons aussi que notre territoire constitue toujours un laboratoire d'expériences des transports actifs et collectifs inspirées des meilleures pratiques d'ici et d'ailleurs.

Et, surtout, nous voulons associer tous les citoyens de l'arrondissement, usagers des transports actifs et collectifs comme automobilistes, au processus et nous les invitons à continuer d'être, pour nous, une source d'inspiration.

Le Plan qui suit se compose de six chapitres.

Le premier chapitre fait état du contexte général actuel dans lequel s'inscrit l'élaboration du Plan de déplacement urbain du Plateau-Mont-Royal. Le deuxième décrit la démarche effectuée par l'équipe de l'arrondissement. Le troisième chapitre relate les faits saillants du *Portrait et diagnostic des déplacements* sur le territoire du Plateau-Mont-Royal qui s'attarde sur la nature des déplacements et en signale les principaux motifs.

Le quatrième chapitre établit les grandes orientations qui animent ce PDU. Le cinquième se consacre aux objectifs poursuivis par le plan afin de modifier les déplacements actuellement réalisés et de mieux servir nos citoyens. Enfin, le sixième et dernier chapitre expose les chantiers du *Plan de transport* de la Ville de Montréal de nature à exercer une influence sur le PDU de notre arrondissement, puis décline en détail la cinquantaine d'actions qui seront mises en œuvre par l'arrondissement au cours des quinze prochaines années.

Un échéancier complet du PDU est joint en annexe. Il expose en un coup d'oeil la séquence des actions planifiées d'ici 2024.

Nos annexes comptent également un lexique des abréviations utilisées pour faciliter la lecture du document, les remerciements d'usage ainsi qu'une bibliographie.

1. Changer de vitesse



La problématique des transports urbains occupe une grande place dans le débat public et préoccupe le milieu municipal et les citoyens depuis des années. Ces préoccupations sont aujourd'hui si vives qu'elles nécessitent un vigoureux coup de barre. C'est pourquoi la Ville de Montréal, par le biais de son Plan de transport, invite chaque arrondissement à se munir d'un Plan local de déplacement (PLD)¹.

Adopté en 2008, le Plan de transport de la Ville de Montréal, **Réinventer Montréal**, s'appuie sur une vision :

« Assurer les besoins de mobilité de tous les Montréalais, en faisant de notre agglomération un endroit agréable à vivre ainsi qu'un pôle économique prospère et respectueux de son environnement. Pour ce faire, Montréal veut réduire de manière significative la dépendance à l'automobile par des investissements massifs dans les modes de transport collectif et actif tels le tramway, le métro, l'autobus performant, le train, le vélo et la marche ainsi que sur des usages mieux adaptés de l'automobile tels le covoiturage, l'autopartage et le taxi. »²

L'initiative que la Ville et ses arrondissements entendent mettre en œuvre au cours des quinze prochaines années vise ni plus ni moins à renverser la vapeur, encouragée par un demi-siècle de motorisation effrénée. Ce n'est pas rien ! Une telle initiative ne peut se négocier sur les chapeaux de roue. Il fallait d'abord associer étroitement la population de l'arrondissement à une démarche de planification complexe et englobante.

La difficulté à circuler en automobile et la congestion urbaine sans cesse croissantes ont des conséquences tant environnementales que de santé publique sur la vie des résidents du Plateau-Mont-Royal qu'elles minent, au sens propre comme au sens figuré. Les déplacements de transit réalisés en automobile, c'est-à-dire ceux dont l'origine et la destination se trouvent à l'extérieur de l'arrondissement, comptent pour plus de 70 % du total des déplacements motorisés sur le territoire et s'étendent de plus en plus dans les rues locales. Il est temps de mettre un frein à ces excès.

En conséquence, une telle situation suggère fortement de bonifier l'offre des transports actifs et collectifs pour que s'effectue un nécessaire transfert modal de l'automobile en solo vers d'autres modes de déplacement. La santé de nos concitoyens, la sécurité de nos voies publiques et leur partage adéquat par des usagers aux pratiques de plus en plus variées créent l'obligation, pour les gestionnaires et les élus, d'adopter des mesures énergiques pour rendre la vie plus agréable aux résidents, actuels et futurs.

À l'instar du Plan d'urbanisme de la Ville, l'arrondissement préconise l'accès universel aux réseaux de transport collectif grâce à des aménagements facilitant les déplacements des personnes handicapées ou à mobilité réduite, une préoccupation qui est au cœur de chacune des actions adoptées dans ce Plan de déplacement urbain.

Le but visé par le PDU consiste justement à revoir le partage de la voirie et de l'espace urbain en définissant des aménagements ou des modifications aux infrastructures actuelles, des normes, règlements ou programmes de même que des campagnes de communication (les 3E)³, qui donneront vie à une meilleure cohabitation et une plus grande complémentarité des modes de déplacement.

Bien sûr, les transports actifs et collectifs attirent beaucoup l'attention de l'équipe affectée à l'élaboration du PDU du Plateau-Mont-Royal : il s'agit d'un choix politique inspiré, en bonne partie, par les nombreuses consultations menées auprès des résidents, des organismes et des partenaires institutionnels de l'arrondissement auxquelles fut associée la Commission de la sécurité urbaine et de la circulation (CSUC).

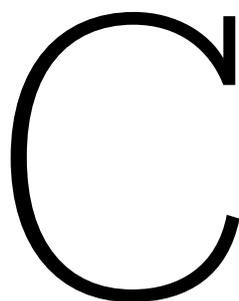
Le PDU du Plateau-Mont-Royal permet de partager plus équitablement le territoire entre les différents modes de déplacement et d'influencer la manière de s'y déplacer ou de le traverser. En ce sens, il est un véritable document de planification propre à l'arrondissement, animé par la volonté des élus locaux de l'harmoniser avec le Plan de transport de la Ville de Montréal et, ne l'oublions pas, réclamé par les citoyens.

¹ Ayant initié sa démarche de planification avant l'adoption du Plan de transport par la Ville, le Plateau-Mont-Royal utilise le terme Plan de déplacement urbain (PDU) pour parler de son Plan local de déplacement.

² Réinventer Montréal, Plan de transport de la Ville de Montréal, 2008, p. 13.

³ En anglais, on utilise souvent l'abréviation 3E pour Engineering (infrastructure), Enforcement (application des lois et règlements) et Education (éducation), des termes bien connus des planificateurs et des ingénieurs.

2. Consulter pour mieux communiquer



Le premier PDU du Plateau-Mont-Royal est le fruit d'un travail de longue haleine dont la préparation s'est effectuée en plusieurs étapes. Le processus s'est initié par divers mandats de recherche délégués à l'équipe de fonctionnaires de l'arrondissement. La consultation des nombreux documents existants s'est vue, par la suite, enrichie par de nouvelles recherches ou études confiées, notamment, à l'École Polytechnique et à l'Institut national de la recherche scientifique - Urbanisation, culture et société (INRS-UCS).

Les résultats de ces diverses études sont intégrés au document intitulé Portrait et diagnostic des déplacements dans le Plateau-Mont-Royal. Cet important travail de synthèse et d'analyse permet désormais à l'arrondissement de s'appuyer sur une planification solidement enracinée dans la réalité.

D'abord consulter

Les mandats de recherche ont été confiés au cours de l'année 2006 et les données ont été tirées de l'enquête Origine-Destination réalisée en 2003⁴ ainsi que par celles du recensement de Statistique Canada en 2001⁵. De nombreux documents existants, fruits de consultations antérieures, ont été analysés et de nombreuses études ont été produites pour les besoins du PDU.

Puis, une démarche de consultation s'est tenue auprès d'un large spectre d'organismes préoccupés, d'une manière plus ou moins directe, par la question des déplacements dans l'arrondissement.

Enfin, des audiences publiques, conduites par la Commission de la sécurité urbaine et de la circulation (CSUC), ont permis aux citoyens du Plateau-Mont-Royal d'exprimer leurs opinions. Les principales recommandations de la CSUC sont intégrées au présent document.

À chacune de ces étapes apparaît le grand intérêt des citoyens pour ces préoccupations. Cette « pulsion citoyenne » s'est avérée déterminante : plusieurs des actions retenues ont été inspirées par des résidents, des groupes et des associations souhaitant « vivre » leur urbanité et non la « souffrir », pour reprendre les propos d'un citoyen.

Mars - sept. 2006

Élaboration du plan de travail et des mandats de recherche;

Déc. 2006 - mars 2007

Études et analyses des déplacements confiés à l'INRS-USC, à l'École Polytechnique, et aux services compétents de l'arrondissement;

Mars - déc. 2007

Tenue de 34 rencontres avec des organismes et institutions de l'arrondissement (liste des remerciements en annexe);

Septembre 2007

Mise sur pied de la Commission de la sécurité urbaine et de la circulation (CSUC);

Février 2008

Publication du Portrait et diagnostic des déplacements dans Le Plateau-Mont-Royal;

Avril 2008

Tenue de sessions de formation pour les membres de la Commission (CSUC);

Avril-mai 2008

Tenue de trois soirées d'éducation populaire sur les meilleures pratiques avec Vélo-Québec, le Centre d'écologie urbain et le Conseil régional en environnement;

Mai-juin 2008

Rencontre des membres de la Commission (CSUC) avec

les responsables du Plan de transport de la Ville;

Juin 2008

Tenue de quatre audiences publiques de consultation par la Commission (CSUC);

Juillet - août 2008

Rédaction du Rapport de la Commission (CSUC);

Septembre 2008

Dépôt du Rapport de la Commission (CSUC) au Conseil d'arrondissement;

Octobre 2008

Réponse du Conseil d'arrondissement du Plateau Mont-Royal au rapport de la Commission;

Nov. - décembre 2008

Intégration des recommandations de la Commission (CSUC) et compléments;

Nov. 2008 à janvier 2009

Rencontres avec divers organismes (STM, SITE) pour les arrimages requis;

Février 2009

Rencontres avec les élus et l'administration de l'arrondissement pour finaliser le PDU;

Mars 2009

Adoption du PDU lors de la réunion statutaire du Conseil d'arrondissement du Plateau-Mont-Royal;

Mars 2009

Adoption des actions 2009-2010 du PDU.

⁴ L'enquête Origine-Destination est réalisée à tous les cinq ans conjointement par l'Agence métropolitaine de transport (AMT), l'Association des Conseils Inter municipaux de transport (ACTI), le Réseau de transport de Longueuil (RTL), la Société de transport de Laval (STL), la Société de transport de Montréal (STM), le ministère des Transports du Québec (MTQ) ainsi que le ministère des Affaires municipales, du Sport et du Loisir (MAMSL), avec la participation de la Communauté métropolitaine de Montréal (CMM). Des chercheurs de l'École Polytechnique et de la firme Léger Marketing ont aussi collaboré à la dernière enquête.

⁵ Le recensement étant effectué à tous les cinq ans et les données disponibles pour fins d'analyse publiées deux ans plus tard, les résultats du recensement de 2006 n'étaient pas encore publics lors de l'élaboration du Plan de déplacement urbain du Plateau-Mont-Royal.

2. Consulter pour mieux communiquer (suite)



Puis communiquer

Le PDU est un condensé de l'information recueillie au cours de la démarche et des actions que l'arrondissement mettra en œuvre, au cours des quinze prochaines années, des sommes consacrées à chacune d'elles ainsi que des responsabilités qui en découlent.

Par ailleurs, un document spécifique présentera annuellement les actions à accomplir sur le terrain.

Au cours de la mise en place des actions, une communication constante sera maintenue avec les citoyens. Des forums de développement d'initiatives novatrices de transport durable sont planifiés et seront tenus à tous les deux ans. Lors de ces événements, un rapport bilan largement diffusé viendra rendre compte de l'avancement du plan.

Enfin, des efforts de promotion seront consentis afin d'encourager l'utilisation des nouveaux services ou équipements et une campagne de sécurité routière annuelle sera réalisée.

En résumé, de la même manière que nous avons associé étroitement nos concitoyens à l'élaboration de ce premier PDU, nous utiliserons les moyens de communication à notre disposition pour les informer, les sensibiliser et les consulter de façon soutenue tout au long de la mise en place des actions du Plan.

Certains des gestes que nous poserons, en forçant la modification d'habitudes profondément ancrées, sont susceptibles de causer du mécontentement. Nous sommes néanmoins fermement convaincus qu'ils sont nécessaires et qu'ils doivent être posés dès aujourd'hui, pour le bien commun, parce que demain les problèmes seront devenus insolubles.

3. Lieu de vie, de passage et de destination



V

oisin du centre-ville, bordé à l'ouest par le mont Royal et ceinturé au nord et à l'est par la voie ferrée du Canadien Pacifique, l'arrondissement du Plateau-Mont-Royal se situe au cœur de l'île de Montréal. Sa forte densité, sa bonne desserte par les transports collectifs ainsi que sa proximité avec le centre-ville favorisent grandement l'utilisation de modes de transport durables par ses résidents.

Avec ses 260 kilomètres de trottoirs et ses 136 kilomètres de rues, avenues et boulevards disposés en damier (trame orthogonale), le Plateau-Mont-Royal présente une trame urbaine favorable dont s'inspirent les penseurs du mouvement baptisé le Nouvel urbanisme (ou *New Urbanism*) ou les projets de quartiers actifs (*Active Living By Design*). La proximité entre les lieux de résidence et les principales activités économiques y favorise en effet des déplacements relativement courts et une mobilité moins dépendante de l'automobile que celle observée généralement.

l'acheminement de produits jusqu'à destination ainsi que de l'accès de la clientèle dans des conditions relativement adéquates. Et cela constitue l'envers de la médaille.

Quant aux réseaux de transports en commun, le territoire bénéficie d'une bonne couverture par la Société de transport de Montréal (STM) avec 31 lignes d'autobus et trois stations de métro. Ainsi, chaque résident de l'arrondissement est à moins de 500 mètres d'une ligne d'autobus; 80 % d'entre eux se trouvent à moins d'un kilomètre d'une station de métro.

La forte utilisation des transports en commun y apporte par ailleurs la preuve que l'accroissement d'une offre se traduit par l'augmentation de l'utilisation d'un service.⁷

En terme de transports collectifs, outre les réseaux de la STM, l'arrondissement compte 26 postes d'attente pour taxis (114 places) ainsi que 143 véhicules d'autopartage répartis dans 33 stationnements.

Les données citées ici, concernant les déplacements sur le territoire du Plateau-Mont-Royal, proviennent notamment des deux dernières enquêtes Origine-Destination réalisées en 1998 et 2003 ainsi que du recensement 2001 de Statistique Canada (voir les notes 4 et 5, p.8). Elles sont intégrées au Portrait et diagnostic des déplacements.

En plus de s'avérer essentielles pour établir le Plan de déplacement urbain, ces données permettront à l'arrondissement d'effectuer régulièrement une lecture exacte de l'impact des actions mises en place au cours des quinze prochaines années⁸.



Carte générale du territoire

Dans une perspective de développement durable, l'arrondissement appuie une consommation locale des biens et services⁶ qui contribue à renforcer l'offre commerciale sur son territoire tout en en réduisant les impacts négatifs. Cela étant dit, la vitalité commerciale, culturelle et artistique de l'arrondissement dépend de

Lieu de vie

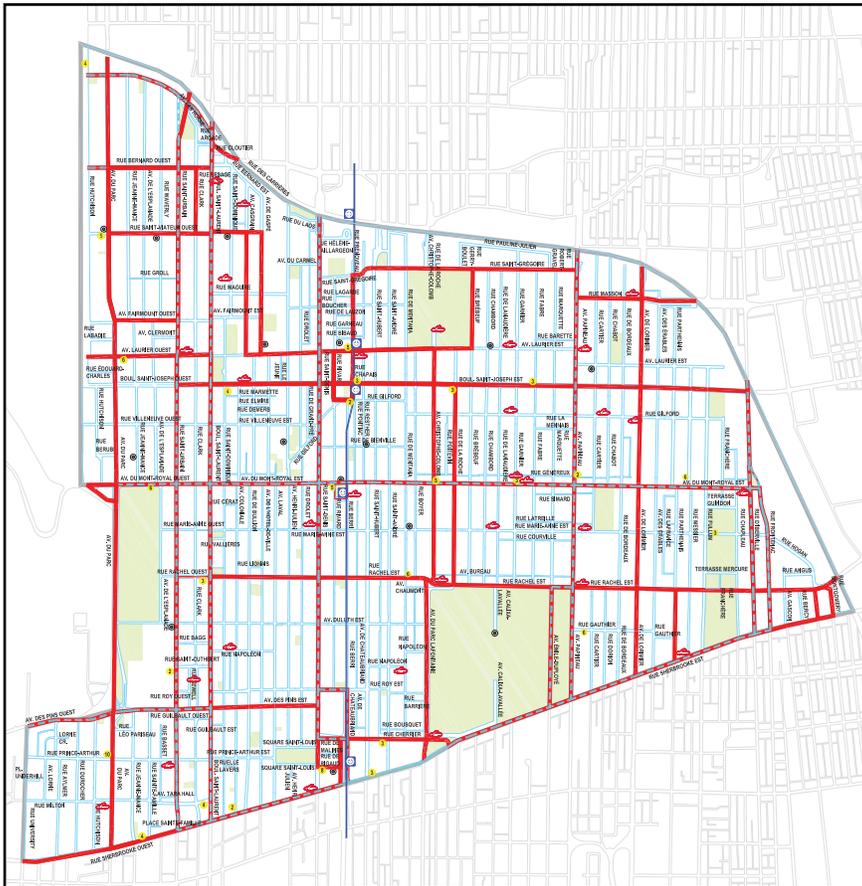
Il s'agit de l'arrondissement le plus densément peuplé au Canada avec ses 101 364 habitants répartis sur une superficie de 7,7 km², soit 13 164 habitants par km². La plus importante concentration de population se

⁶ Plan de développement durable du Plateau-Mont-Royal

⁷ Portrait et diagnostic des déplacements, Plateau-Mont-Royal, Février 2008, p.18.

⁸ Le Plan de transport de Montréal prévoit une mise à jour des enquêtes Origine-Destination à tous les trois ans afin de faciliter le travail de planification des arrondissements.

3. Lieu de vie, de passage et de destination (suite)



Carte du réseau des transports en commun

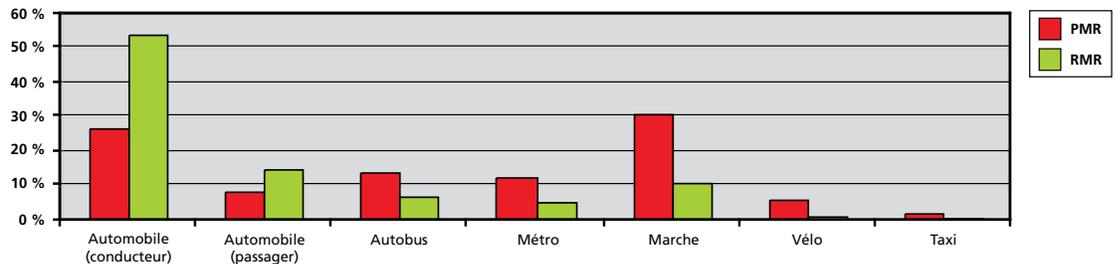
retrouve chez les 20 à 39 ans bien qu'ici, comme ailleurs à Montréal, on constate un vieillissement dans la pyramide des âges.

Les résidents du Plateau-Mont-Royal se distinguent donc par leurs habitudes de déplacement en comparaison avec leurs concitoyens de la région métropolitaine de Montréal. Comme ils n'effectuent que 12 % des déplacements motorisés⁹ qu'enregistre le territoire, il n'est pas étonnant qu'ils soient préoccupés par ceux-ci; leurs inquiétudes à propos du transit automobile dans les rues locales apparaissent tout à fait légitimes.

Si on additionne les déplacements de ses résidents, dont l'origine ou la destination se situe sur le Plateau, effectués à pied (30,5 %), à vélo (6,2 %), en autobus (14 %) et en métro (12,3 %), presque les deux tiers (63 %) de l'ensemble de ceux-ci sont réalisés via des transports actifs et collectifs comparativement à quelque 30 % dans la région métropolitaine de recensement (RMR)¹⁰.

Ainsi, on y effectue trois fois plus de déplacements à pied qu'ailleurs dans la région métropolitaine de recensement (RMR) : ceux-ci représentent en effet 30,5 % de l'ensemble des déplacements réalisés sur le territoire comparativement à la moyenne métropolitaine de 10, 8 %¹¹.

Comparaison des modes de transport utilisés par les résidents du PMR et ceux de la RMR en 2003



9 Portrait et diagnostic des déplacements, Plateau-Mont-Royal, Février 2008, p. 13

10 Portrait et diagnostic des déplacements, Plateau-Mont-Royal, Février 2008, p. 24

11 Portrait et diagnostic des déplacements, Plateau-Mont-Royal, Février 2008, p. 18

De fait, les 260 kilomètres de trottoirs que compte l'arrondissement sont de plus en plus achalandés alors que les utilisateurs légitimes (piétons, fauteuils roulants, poussettes) autant qu'illégitimes (cyclistes, patineurs et planchistes) se les disputent parfois avec apreté.

Sa population est aussi beaucoup plus cycliste que la moyenne montréalaise comptant 6,2 % des déplacements effectués en vélo comparativement à 1,2 % chez les autres résidents de la RMR¹². Cet usage du vélo dans la répartition modale des déplacements doit être souligné car il est lié à l'apparition des premières infrastructures cyclables sur le territoire il y a plus de 30 ans. Le Plateau-Mont-Royal a effectivement constitué le terreau qui a vu naître le mouvement cycliste québécois.

Par ailleurs, il est de notoriété publique que les quelque 15 kilomètres de voies cyclables sont, elles aussi, fortement sollicitées si bien

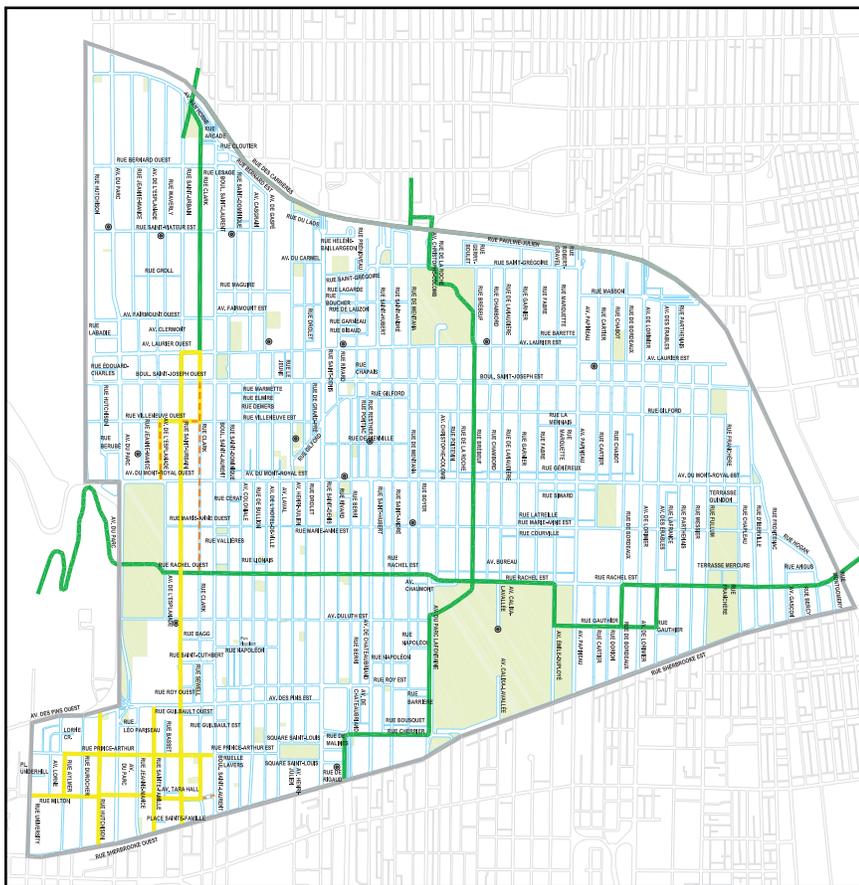
que, tout comme les quelque 1400 places de stationnement pour vélo sur trottoir et les 170 places dans les 15 stationnements à vélo sur rue¹³, les équipements destinés aux cyclistes ne suffisent plus à répondre à la demande qui ne cesse de s'accroître.

Les quelque 60 000 ménages de l'arrondissement possèdent approximativement 31 400 automobiles, ce qui leur vaut un des plus faible taux de possession automobile de l'ensemble de l'île de Montréal (0,61 auto par logis comparativement à 0,93 ailleurs)¹⁴. C'est un fait positif qui sera analysé de nouveau à la lumière des chiffres du recensement de 2006, notamment en ce qui a trait à la motorisation des ménages.

De plus, à peine un peu plus du tiers (22 000) des quelque 60 000 espaces de stationnement pour automobile qui sont disposés sur le territoire - la majorité d'entre eux sur rue - sont dédiés aux résidents parce qu'ils sont situés sur des terrains privés ou parce qu'ils affichent un panneau de stationnement sur rue réservé au résident (SRRR). Cela signifie qu'environ 9000 propriétaires d'automobile du Plateau-Mont-Royal se disputent quotidiennement avec des non-résidents les quelque 20 000 stationnements gratuits sur la voie publique¹⁵.

Enfin, comme l'illustrent les données recueillies par les associations de commerçants à l'égard de la provenance de leurs clientèles, les citoyens de l'arrondissement jouissent d'une sorte d'autosuffisance puisqu'ils magasinent très majoritairement dans le quartier. Cette notion est l'une des très grandes forces structurantes de l'arrondissement puisque ceux qui choisissent de vivre dans le Plateau déclarent le faire « parce qu'on trouve tout à proximité ».

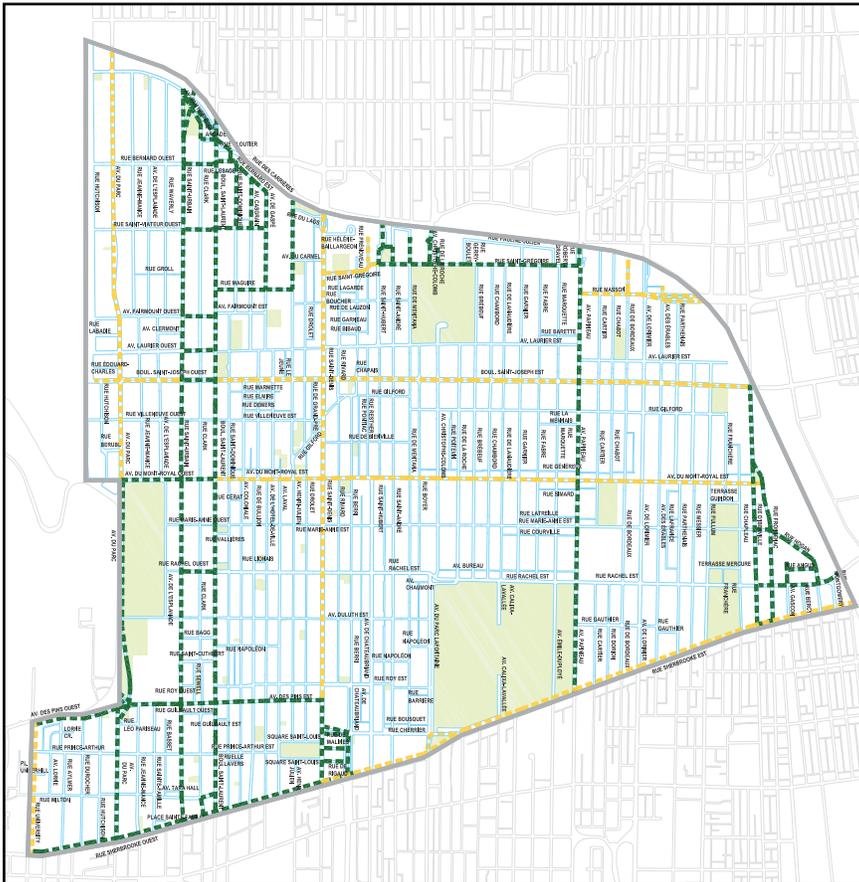
Par contre, la distribution des biens dans le Plateau-Mont-Royal, effectuée principalement par camion, est peu encadrée et, par conséquent, des camions de livraison peuvent y être rencontrés, dans les rues où ils sont autorisés à circuler, à toute heure. Jugée dérangeante par beaucoup, cette présence est essentielle, on en conviendra, à la vitalité économique et à la diversité des produits qu'on retrouve dans les établissements qui bordent les rues commerciales sur notre territoire.



Carte infrastructures pour vélo

- 12 Portrait et diagnostic des déplacements, Plateau-Mont-Royal, Février 2008, p. 18
- 13 Portrait et diagnostic des déplacements, Plateau-Mont-Royal, Février 2008, p. 37
- 14 Portrait et diagnostic des déplacements, Plateau-Mont-Royal, Février 2008, p. 25
- 15 Portrait et diagnostic des déplacements, Plateau-Mont-Royal, Février 2008, p. 47

3. Lieu de vie, de passage et de destination (suite)



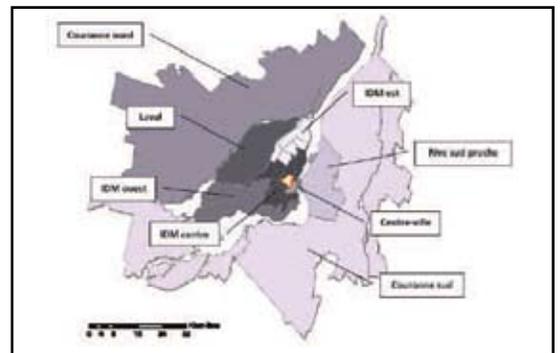
Carte réseau de camionnage

Lieu de passage

La situation géographique du Plateau-Mont-Royal explique le nombre important de déplacements de transit réalisés sur son réseau routier. Selon une étude récente cela se traduit à chaque jour par plus de 525 000 déplacements de transit automobile¹⁶.

Bien que situés à l’extérieur de l’arrondissement, plusieurs pôles d’attraction et équipements d’envergure génèrent des déplacements additionnels à travers le territoire et méritent d’être considérés dans la réflexion du PDU : le centre-ville de Montréal et plusieurs institutions dont les hôpitaux Notre-Dame et Royal-Victoria, le cégep du Vieux-Montréal ainsi que les universités McGill et du Québec à Montréal (UQAM). Le parc du Mont-Royal constitue aussi une source de déplacements digne de mention.

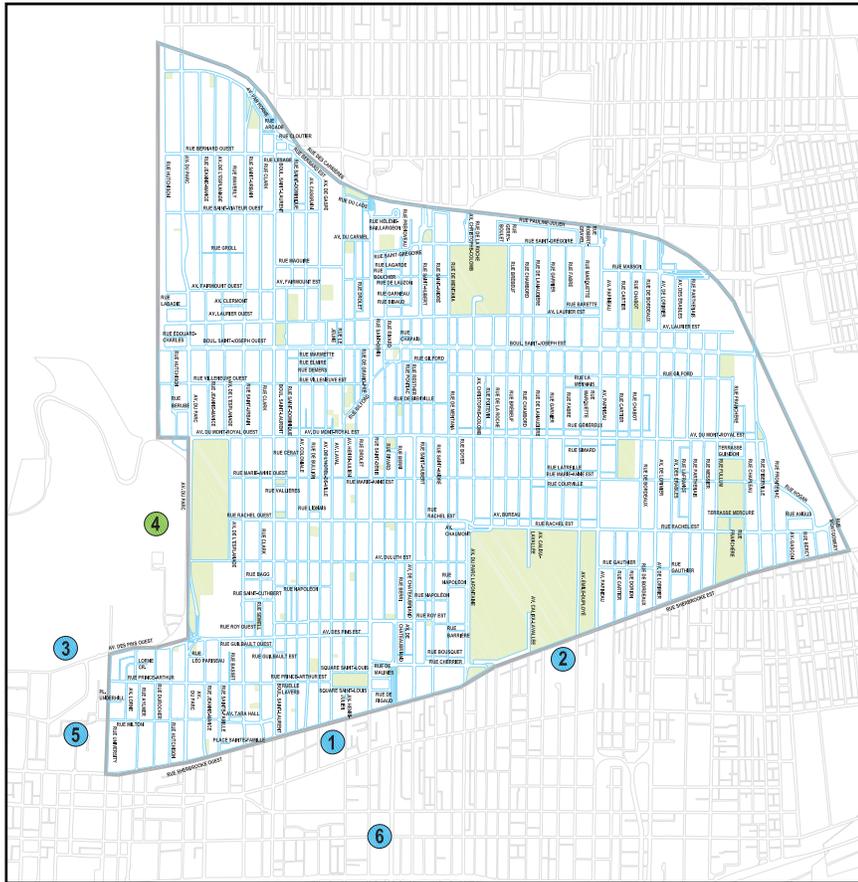
Malgré leurs habitudes majoritairement multimodales dans leurs déplacements, les résidents de l’arrondissement composent quotidiennement avec une circulation très dense sur les réseaux routier et cyclable ainsi que sur les trottoirs, ajoutée à une demande très prononcée en stationnement pour automobile et pour vélo, et à des déplacements de transit automobile qui débordent allègrement dans les rues, les avenues et les boulevards.



Découpage en huit régions pour l’identification des lieux de résidence des conducteurs transitant par le plateau-Mont-Royal

Source : École polytechnique de Montréal : Note technique : Étude de la circulation de transit dans le Plateau-Mont-Royal

¹⁶ Cette donnée, à utiliser avec la plus grande prudence comme le soulignent ses auteurs, est réalisée à partir d’une extrapolation sur un modèle d’affectation qui permet de construire des chemins plausibles; elle est tirée de l’étude de l’École Polytechnique réalisée à partir de l’enquête Origine-Destination de 2003.



Carte des principaux pôles d'attraction à proximité

Les résidents des rues jouxtant des voies comme Saint-Denis ou Papineau, par exemple, peuvent en témoigner ...

Les différents réseaux qui desservent l'arrondissement sont fortement utilisés chaque jour. Puisque les autobus, le métro ainsi que le réseau cyclable sont, comme partout ailleurs, pensés d'abord en fonction de la desserte du centre-ville, emprunter l'un ou l'autre réseau peut s'avérer laborieux. L'offre actuelle de transports collectifs, pris au sens large, ne peut contenir les nuisances provoquées chaque jour par plus d'un demi-million de déplacements de transit.

Lieu de destination

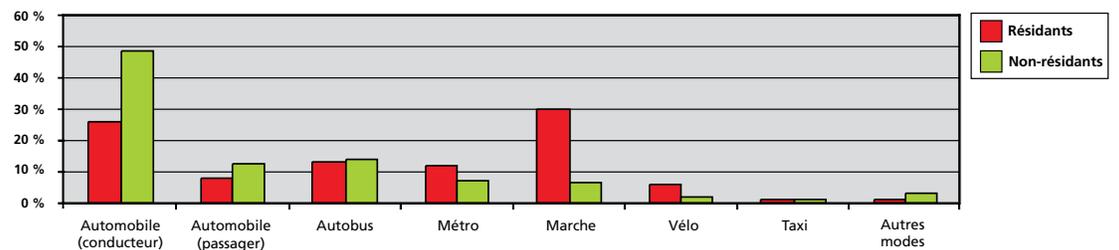
Le territoire constitue également une destination commerciale, culturelle et artistique recherchée par plusieurs. Mentionnons à cet égard l'Institut du tourisme et d'hôtellerie du Québec (ITHQ), de nombreux théâtres et des commerces très populaires, sans compter l'Hôtel-Dieu de Montréal.

En 2001, Le Plateau-Mont-Royal occupait, avec ses 56 720 emplois et ses 7000 établissements d'affaires, le cinquième rang au nombre des emplois parmi les arrondissements de la ville.

Les activités économiques et culturelles nombreuses et diversifiées qui se tiennent dans le Plateau-Mont-Royal attirent quotidiennement l'équivalent de sa population totale, soit environ 100 000 personnes. Cela contribue donc à alourdir son réseau routier puisque celles-ci y viennent surtout en automobile (62 %), et relativement peu en transport en commun (23,4 %) ou en utilisant un transport actif (9,2 %).¹⁷

La majeure partie des déplacements effectués sur le territoire se dirigent vers l'un des sept axes suivants : le boulevard Saint-Laurent, les avenues Laurier, du Mont-Royal, du Parc et Papineau ainsi que les rues Saint-Denis et Sherbrooke.

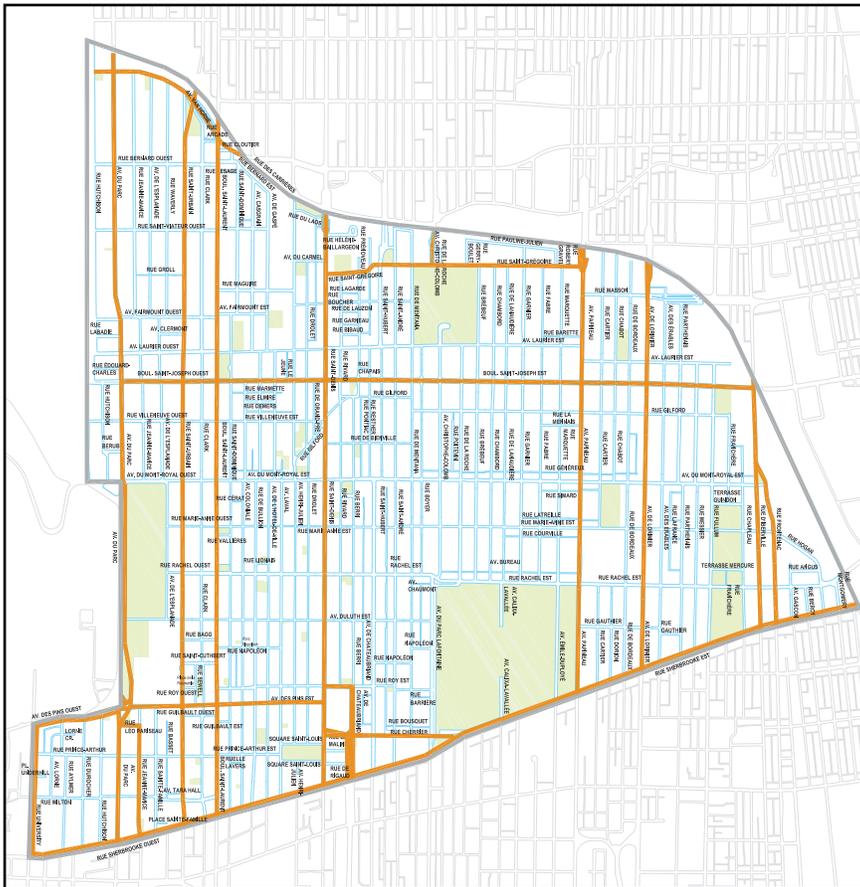
Comparaison des modes de transport utilisés par les résidents et les non-résidents pour des déplacements dont l'origine ou les destination se trouve sur le PMR en 2003



¹⁷ Portrait et diagnostic des déplacements, Plateau-Mont-Royal, Février 2008, p. 24

¹⁸ Distribution géographique des blessés de la route sur l'île de Montréal, 1999-2003, Direction de la santé publique de Montréal.

3. Lieu de vie, lieu de passage, lieu de destination (suite)



Carte du réseau qualifié d'artériel

En résumé

Des 8 000 000 de déplacements réalisés dans la région métropolitaine de recensement (RMR), plus de 1 000 000 sont effectués dans ou à travers le Plateau-Mont-Royal.

De ce million de déplacements, 730 000 le sont en automobile dont près des trois quarts (526 500) sont des déplacements de transit. En contrepartie, les déplacements effectués en automobile par les résidents de l'arrondissement ne comptent que pour 12 %, soit 90 000 déplacements. Cela détermine grandement les orientations que nous retenons plus loin.

Ainsi, bien que le Plateau-Mont-Royal ne représente qu'un demi de 1 % du territoire de la RMR (7,7 km²), 15 % de tous les déplacements effectués dans la région métropolitaine (RMR) le traversent quotidiennement.

À ces déplacements sont évidemment associés des effets néfastes (pollution, bruit, etc.) et une grande insécurité routière. Sur ce dernier point, notons que la Direction de la santé publique de Montréal a recensé environ 500 accidents de la route par année avec blessés ayant entraîné l'intervention des services d'Urgence-santé sur le territoire¹⁸.

La moitié de ces accidents (environ 250) impliquaient des piétons ou des cyclistes, usagers plus vulnérables des voies publiques ce qui témoigne en bonne partie de la qualité inadéquate de certains aménagements, d'une rigueur insuffisante dans l'application des règles du Code de la sécurité routière ou de la nécessité des initiatives d'éducation à l'égard des comportements.

En définitive, que l'arrondissement soit le premier à Montréal à se doter d'un plan des déplacements n'est pas surprenant. Son territoire est un important lieu de transit et la circulation automobile déborde sur ses rues locales. En conséquence, ses résidents recherchent résolument des conditions plus favorables à leur qualité de vie.

4. Des idées pour décider



D

u portrait qui précède, nous ne pouvons faire autrement que de tirer un certain nombre de conclusions :

- Les citoyens du Plateau-Mont-Royal ont une mobilité particulière – pour ne pas dire exemplaire – que nous devons encourager, renforcer et protéger;
- Les principales nuisances (pollution, bruit, insécurité routière ...) sont liées à la forte circulation de transit automobile, tout particulièrement dans les rues, avenues et boulevards du réseau qualifié de local;
- La poursuite de l'étalement urbain – les premiers indicateurs du dernier recensement sont clairs¹⁹ – aura pour conséquence l'augmentation de la circulation automobile dans la région métropolitaine, sur l'île de Montréal et, par conséquent, dans le Plateau-Mont-Royal;
- La position géographique de l'arrondissement, la trame de son réseau de rues, la densité de son bâti et la proximité des commerces et services, lieux de culture, d'arts, équipements sportifs et de loisirs, sont associées à une bonne desserte par les transports en commun;
- Le faible taux de motorisation des ménages du territoire ainsi qu'une proportion inédite de déplacements effectués à vélo et à pied, constituent les ingrédients requis pour que l'arrondissement demeure à l'avant plan au cours des prochaines années.

Avant d'en arriver aux orientations comme telles, soulignons que les gestionnaires et les élus du Plateau-Mont-Royal se sont assurés que les propositions contenues dans le Plan de déplacement urbain soient connues des organismes métropolitains et que, par réciprocité, leurs responsables tiennent compte des actions qu'il retient.

L'ensemble s'imbrique donc parfaitement avec les efforts consentis par la Ville de Montréal et ses partenaires afin d'accroître la part des transports durables et de mieux encadrer, discipliner ou contraindre les modes de déplacement moins durables.

Chapitre du Plateau-Mont-Royal du Plan d'urbanisme de Montréal – Avril 2004

Plan stratégique de développement durable de la communauté montréalaise

Plan de transport de la Ville de Montréal

Plan de développement des réseaux (Société des Transports de Montréal)

Bilan 2007 et Plan d'action 2008 de la Ville de Montréal en matière d'accessibilité universelle

Politique familiale de Montréal

Grandes orientations / Éco-Quartier 2008-2010

Portrait et diagnostic des déplacements, PDU du Plateau-Mont-Royal

Les orientations que nous retenons permettent de maintenir la vitalité économique de nos quartiers tout en réduisant les nuisances liées aux véhicules motorisés.

Prioriser le transport durable

Nous accordons la priorité, dans notre planification, au transport durable grâce à des gestes et des actions témoignant clairement de notre parti pris pour les transports actifs - marche et vélo - ainsi que les transports collectifs - tramway, métro, autobus, train, taxi, covoiturage, autopartage.

Limiter les nuisances liées aux véhicules motorisés

Nous canalisons les déplacements de transit automobile hors des rues locales, nous apaisons et diminuons la vitesse de tous les véhicules motorisés en plus de favoriser l'acquisition de véhicules utilisant des sources d'énergie moins polluantes afin de mieux encadrer la circulation des véhicules motorisés dans l'arrondissement. Nous nous préoccupons aussi de la pollution sonore par notre réglementation sur le bruit.

4. Des idées pour décider (suite)



Améliorer la sécurité des déplacements actifs

Nous priorisons des actions qui visent à réduire le nombre et la gravité des accidents en ciblant les intersections des rues, des avenues, des boulevards, des trottoirs et des voies cyclables ayant été le théâtre d'accidents. Notre objectif est double : augmenter la part modale des déplacements actifs et diminuer les accidents dont sont victimes les piétons et les cyclistes.

Réduire le nombre de déplacements d'autos et de camions

Nous posons des gestes pour inciter les automobilistes à utiliser leur voiture avec retenue et pertinence et nous encourageons le transfert modal vers les transports actifs et collectifs vers et à travers le territoire de l'arrondissement.

Améliorer la qualité de l'environnement urbain

Des actions sont posées sur les rues, les avenues, les boulevards, les ruelles, les trottoirs et les sentiers afin de respecter nos engagements à l'égard du principe d'accessibilité universelle. Aussi, d'autres aménagements sont accélérés pour apaiser et sécuriser nos réseaux pédestre, cyclable et routier et pour rendre plus attrayant les déplacements à l'intérieur de l'arrondissement.

Comme on peut le constater, il ne s'agit pas d'ériger une muraille autour de l'arrondissement pour le soustraire aux inconvénients de la vie d'aujourd'hui mais plutôt de renforcer la mobilité durable sur notre territoire.

5. Les choix qui s'imposent



N

os orientations exigent de faire les bons choix pour améliorer les conditions de vie des résidents de l'arrondissement. Toutes les actions qui en découlent forment un tout qui permet d'arriver à bon port. Pour en illustrer les interactions et en faciliter la compréhension, nous les avons regroupées sous sept objectifs.

1- Apaiser la circulation automobile

Des actions permettent de concentrer les déplacements de transit automobile sur les axes du réseau qualifié d'artériel en y améliorant les conditions de circulation alors que la circulation qui emprunte les rues locales est apaisée. Ainsi, la vitesse sera fixée par phases à 30 km/h en dehors du réseau artériel, une politique d'apaisement de la circulation est adoptée et l'implantation de mesures contraignantes se poursuivra.

D'autres actions permettent de contraindre ou d'influencer la circulation automobile, les opérations radar sont multipliées, des stèles de rétroinformation de vitesse sont installées alors que l'utilisation des panneaux radar mobiles est accrue. Finalement, la synchronisation des feux de circulation est optimisée sur le réseau artériel et la géométrie des intersections entre celui-ci et le réseau local est améliorée là où une pareille action est nécessaire.

2- Favoriser le transfert modal de l'automobile aux modes de transport collectif

Certaines actions visent une utilisation plus retenue et pertinente de l'automobile. Essentiellement, elles ont pour objectif d'accroître l'attrait et d'accroître la compétitivité des transports collectifs vis-à-vis de l'automobile en solo. Pour ce faire, un aménagement particulier facilitant l'intermodalité avec le métro est conçu. Aussi, l'accessibilité du métro pour les fauteuils roulants et les poussettes est améliorée tout comme celle, pour l'ensemble de la clientèle, des autobus et abribus en période hivernale.

Par ailleurs, la desserte intra-arrondissement par autobus est l'objet de notre attention et des voies réservées ou des mesures prioritaires pour autobus sont mises en œuvre. Bien sûr, l'arrondissement facilite la mise en service et l'arrimage du tramway sur l'avenue

du Parc avec les systèmes existants. Finalement, l'aménagement des postes de taxis est bonifié et leur nombre est accru.

3- Améliorer l'attrait de la marche

Nous sommes tous piétons et, peu importe nos habitudes de déplacement, la marche est à la base de toutes nos actions. Le Plateau profitant d'une très forte densité, la marche y est particulièrement populaire. De multiples actions vont rendre la marche plus attrayante et sécuritaire. Dans cette optique, l'amélioration et la reconfiguration d'aménagements existants, et l'ajout d'autres équipements pour organiser ou pour sécuriser les déplacements des piétons sont programmés.

Ainsi, alors que certaines rues ou tronçons de rue sont graduellement transformés en rues piétonnes, des zones de rencontre sont également aménagées, à l'exemple de ce qui se fait en Europe, en débutant par les alentours de la station de métro Mont-Royal. Un réseau d'axes verts favorise aussi la connection des quatre grands parcs de l'arrondissement.

Évidemment, la qualité et la quantité des infrastructures et des équipements pour les piétons font l'objet d'une série d'actions. Des trottoirs sont aménagés là où il le faut et ils respectent tous la norme en vigueur. Finalement, une politique d'enlèvement des vélos épaves est adoptée et des dispositifs sonores aux feux piétons sont implantés.

4- Améliorer l'attrait du vélo comme mode de déplacement

Des actions visent à encourager les gens - les résidents du Plateau sont déjà les nord-américains qui utilisent le plus ce moyen de transport - à recourir au vélo pour se déplacer. Le réseau cyclable est évidemment prolongé et amélioré, un réseau à vocation locale est aménagé, et ces réseaux répondent aux différents besoins de sécurité des clientèles alors que la signalisation aux abords des voies cyclables garantit une meilleure compréhension par les usagers.

Pendant que les supports et stationnements pour vélo sont graduellement uniformi-

5. Les choix qui s'imposent (suite)



sés, l'arrondissement encourage et facilite l'implantation du système de location de vélos BIXI sur le territoire. Au niveau des espaces de stationnement pour vélos, ceux-ci sont également augmentés sur rue et hors rue aux destinations les plus populaires, de façon permanente dans plusieurs cas, et une politique encadrant l'établissement de places par des tiers est adoptée.

5- Promouvoir l'utilisation des transports durables

Une série d'actions visent à encourager et à promouvoir le recours aux modes de transport alternatifs à l'automobile en solo, c'est-à-dire aux transports durables, par le biais de divers programmes incitatifs. En plus de contribuer directement à cet objectif par ses habituels outils de communication et de pavage, l'arrondissement tient des forums de développement d'initiatives novatrices de transport durable à tous les deux ans.

De plus, l'administration adopte une politique d'encouragement à l'intention de ses employés pour favoriser l'utilisation des transports durables.

6- Améliorer la qualité des aménagements, la sécurité et l'environnement

Des actions visent à limiter les conflits entre usagers des voies publiques et de l'espace urbain en portant une attention particulière à la qualité des infrastructures et des aménagements que l'on y propose. La création de signatures particulières autour des écoles ainsi qu'autour des parcs contribue ainsi à réduire les conflits entre utilisateurs de la voie publique tout comme le verdissement du territoire ainsi que la réalisation de « quartiers verts » en débutant par le quartier Milton Parc.

Par ailleurs, une politique d'aménagement des postes d'attente pour les taxis est adoptée pour harmoniser ceux-ci aux autres initiatives. Des rencontres permettent de définir des priorités dans l'application du Code de la sécurité routière qui favorisent la pleine réalisation du PDU et une campagne annuelle est menée afin de contribuer à améliorer le bilan routier sur le territoire.

Finalement, des mesures sont adoptées afin de mieux encadrer le transport de marchandises dans l'arrondissement.

7- Repenser la gestion du stationnement

Le développement d'une approche globale de la question du stationnement par l'arrondissement s'appuie sur l'inventaire des espaces disponibles sur le territoire, tant sur le domaine public que sur des terrains privés, et vise à établir une tarification qui tienne compte de l'offre et de la demande.

Par ailleurs, d'autres mesures sont prises pour assurer une meilleure efficacité, notamment l'interdiction de stationner à moins de cinq mètres d'une intersection, la modulation de la tarification et l'augmentation de l'offre des espaces réservés à l'autopartage.

Finalement, l'arrondissement encourage aussi l'utilisation de véhicules moins énergivores grâce à sa politique de tarification.

La réalisation de ces objectifs et la mise en place des actions nécessaires s'étendront sur les quinze prochaines années (2009-2024). Tout au long de cette période, l'arrondissement s'est fixé des échéances intermédiaires ainsi que des cibles concrètes, comme on peut le constater ci-après.

Les grandes étapes



2009-2013

Première place permanente de stationnement pour vélo sur chaussée

Conception et mise en place d'une « signature école »

Aménagement d'un premier quartier vert

Feux piétons à dispositif sonore aux intersections désaxées

Conception et mise en place d'une « signature parc »

Installation de 100 postes de vélos BIXI en libre-service

Synchronisation des feux de circulation sur le réseau qualifié d'artériel

Conception de l'aménagement particulier pour bonifier l'intermodalité des 3 stations de métro

Doubler le nombre de supports à vélo permanents sur trottoir

Tenir deux premiers forums de développement d'initiatives novatrices de transport durable en 2010 et 2012

Réduire la vitesse autorisée à 30 km/h dans toutes les rues locales

2014-2018

Doubler le nombre de ménages qui adhèrent aux entreprises d'autopartage

Diminuer du tiers le nombre de blessés dans l'arrondissement

Diminuer de 20 % la part modale de l'automobile dans les déplacements des résidents du Plateau

Réaliser l'aménagement particulier pour l'intermodalité des 3 stations de métro

Éliminer le stationnement illégal sur rue à moins de 5 mètres des intersections

Augmenter de 50 % le nombre de postes d'attente de taxis

Assurer un minimum de 66 % des déplacements effectués en vélo sur des espaces dédiés

Assurer un minimum de 90 % des déplacements des jeunes vers les institutions les desservant (écoles, parcs, centres sportifs, etc.) via des voies cyclables dédiées, des rues apaisées, des ruelles vertes, des axes verts ou des zones de rencontre

Relier 100 % des institutions desservant les jeunes à des voies cyclables dédiées, des rues apaisées, des ruelles vertes, des axes verts ou des zones de rencontre

Doubler le nombre de places de stationnement à vélo sur chaussée, sur trottoirs et aux abords des parcs et des centres de loisirs, des stations de métro, des artères commerciales et des destinations d'affaires

Tenir des forums de développement d'initiatives novatrices de transport durable en 2014, 2016 et 2018

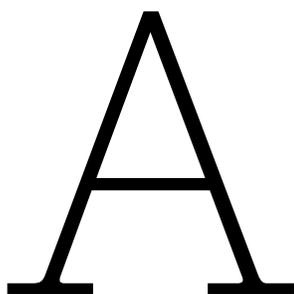
2019-2024

Mettre en place un réseau d'axes verts entre les quatre grands parcs de l'arrondissement

Diminuer de 20 % la circulation de transit automobile sur le territoire de l'arrondissement

Tenir des forums de développement d'initiatives novatrices de transport durable en 2020, 2022 et 2024

6. Dans l'action



Adopté en mai 2008, le Plan de transport de Montréal a reçu un bel accueil par l'ensemble de la communauté. Il nécessitera des investissements importants de la part des sociétés de transport en commun et de la Ville, de l'agglomération montréalaise, du gouvernement du Québec et de ses agences ainsi que du gouvernement du Canada.

Le Plan de déplacement urbain du Plateau-Mont-Royal ne peut se réaliser entièrement sans s'appuyer sur les chantiers structurants du Plan de transport. Bien que de nombreuses actions d'apaisement de la circulation automobile et de sécurisation des déplacements peuvent être concrétisées par l'arrondissement, il en va tout autrement pour celles qui nécessitent la mise en place de nouveaux services de transport collectif (tramway, voies réservées et mesures prioritaires pour autobus, etc.). Cette amélioration de la qualité et la quantité de l'offre est une condition sine qua non au transfert modal des automobilistes qui transitent actuellement en automobile dans nos quartiers.

a) Les interventions prévues par le Plan de transport de Montréal

L'offre de transports que privilégie Réinventer Montréal s'inspire des orientations du Plan d'urbanisme de Montréal visant à consolider les pôles déjà existants, à limiter l'étalement urbain et à adopter des cibles précises de réduction de l'usage de l'automobile. Nous adhérons bien sûr à la vision qui préside au Plan de transport de Montréal²¹.

Le PDU du Plateau-Mont-Royal note onze chantiers du plan de transport dont les effets se feront sentir sur son territoire. Même si, parfois, certaines de ces interventions doivent faire l'objet de mesures de mitigation, elles sont nécessaires au maintien de l'équilibre métropolitain et constituent la contribution de l'arrondissement au bien-être collectif les onze chantiers sont :

1^{er} chantier Planter un réseau de tramways au centre de l'agglomération

L'arrondissement appuie le retour d'une ligne de

tramway sur l'avenue du Parc, depuis la station de métro Parc pour rejoindre le cœur du centre des affaires par le boulevard René-Lévesque, ce qui renforce l'offre des transports en commun qui arpentent le territoire (PDU, Action # 15); il appuie du même souffle sa prolongation vers le nord afin de desservir le secteur résidentiel de Parc-Extension et le pôle industriel et commercial L'Acadie-Chabanel ainsi que les possibilités de relier les lignes de l'avenue du Parc et du chemin de la Côte-des-Neiges dans l'axe du chemin Camilien-Houde et d'autres axes à l'étude comme la rue Notre-dame, le boulevard Pie-IX, le boulevard Henri-Bourassa, le canal de Lachine, l'avenue du Mont-Royal et la rue Ontario.

4^e chantier Prolonger le métro vers l'est

Cette décision accentue la charge sur la ligne orange du métro, un impact qui est atténué toutefois par d'autres mesures prévues dans l'arrondissement.

5^e chantier Améliorer les services de la STM pour accroître l'achalandage de 8 % en 5 ans

L'amélioration des services de la STM se traduit par une augmentation de la desserte par autobus et par métro dans l'arrondissement.

8^e chantier Planter un réseau de transport rapide par autobus en site propre

L'implantation d'une voie réservée en site propre sur le boulevard Henri-Bourassa soulève certaines inquiétudes car celle-ci a pour effet de réduire l'attrait de la ligne orange, déjà surchargée, en raison de l'achalandage accru à la station de métro Henri-Bourassa. Certaines actions du PDU permettent toutefois d'alléger cette surcharge.

9^e chantier Planter des mesures prioritaires pour autobus sur 240 kilomètres

Ce chantier mène à la mise en service de mesures

²¹ Réinventer Montréal, section 2.2 : Des réseaux de transport structurants, efficaces et bien intégrés au tissu urbain.

prioritaires pour autobus sur l'avenue Papineau et la rue Sherbrooke ce qui améliore la desserte le long de ces axes de notre réseau artériel.

12^e chantier Réaliser le train de l'Est

Comme d'autres projets appelés à permettre les interconnexions avec la ligne orange du métro, l'implantation du train de l'Est a pour effet d'encombrer davantage la ligne orange (station de métro Sauvé) et conséquemment de rendre plus difficile le service aux résidents de l'arrondissement. Certaines actions du PDU permettent toutefois d'amenuiser cette surcharge.

13^e chantier Doublé le réseau cyclable de Montréal en sept ans

Cette décision permet d'augmenter encore davantage la part modale des déplacements à vélo dans l'arrondissement.

14^e chantier Mettre en oeuvre la Charte du piéton

Cette disposition va dans le sens de la planification des infrastructures telle qu'elle se pratique déjà dans l'arrondissement.

15^e chantier Consolider le caractère piétonnier du centre-ville et des quartiers centraux

Ce chantier permet de rendre plus sécuritaires plusieurs intersections situées sur le territoire.

16^e chantier Redonner aux résidents des quartiers montréalais la qualité de vie qui leur revient

La poursuite de l'implantation de mesures d'apaisement de la circulation automobile ainsi que la création de quartiers verts découlent de cette mesure de redressement.

17^e chantier Accroître la sécurité des déplacements

Outre l'accroissement de la sécurité aux intersections, cette disposition se traduit par la réduction de la vitesse maximale sur le réseau routier montréalais de 50 km/h à 40 km/h. Dans cette foulée, l'arrondissement fixe la vitesse maximale à 30 km/h sur les rues, avenues et boulevards en dehors de son réseau qualifié d'artériel (PDU, Action 1).

b) Les 49 actions de l'arrondissement

Les actions qui suivent, au nombre de quarante-neuf, sont planifiées par l'équipe de l'arrondissement et se déclinent par des aménagements ou des modifications aux infrastructures actuelles, par des normes, règlements ou programmes, de même que par des efforts de sensibilisation, d'information et de consultation.

Le résultat de chacune des actions s'ajoutant à toutes les autres, cela nous permet de fixer des objectifs chiffrés de diminution de la part modale de l'automobile dans les déplacements des résidents du Plateau-Mont-Royal. Tout en étant ambitieuses, les cibles que nous fixons sont tout à fait réalisables sur une dizaine d'années.

Déplacement des résidents (Généraux) Objectif 2009-2024			
Déplacement collectifs	2009	2024	Variation
Autobus	13,7 %	15,0 %	9,5 %
Métro	12,3 %	12,8 %	4,1 %
Taxi	1,6 %	1,8 %	12,5 %
Sous-total transports collectifs	27,6 %	29,6 %	7,2 %
Transports actifs			
Marche	30,5 %	32,5 %	6,6 %
Vélo	6,2 %	9,3 %	50,0 %
Sous-Total transports actifs	36,7 %	41,8 %	13,9 %
Automobile	34,3 %	25,0 %	-27,1 %
Covoiturage, autopartage, location	n.s.p.	2,5 %	
Autres	1,4 %		
Sous-total automobile (et autres)	35,7 %	28,6 %	-20 %
Total	100,00 %	100,00 %	

6. Dans l'action (suite)



1

Fixer la vitesse par défaut à 30 km/h en dehors du réseau artériel

Objectif # 1

Apaiser la circulation automobile

Actions liées

Action # 2

Adopter une politique d'apaisement de la circulation

Action # 3

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

Action # 36

Créer et aménager une signature particulière autour des écoles

Action # 37

Créer et aménager une signature particulière autour des parcs

Action # 39

Réaliser des quartiers verts



Description

Par cette action, l'arrondissement réduira la vitesse affichée à 30 km/h sur l'ensemble du réseau de rues locales et collectrices.

Commentaire

Dans le cadre de Réinventer Montréal, la Ville de Montréal réduira la limite de vitesse à 40 km/h sur tout le territoire de l'île (y compris dans les villes reconstituées). Les rues du réseau qualifié d'artériel seront exclues de cette nouvelle règle de même que les zones de 30 km/h comme les zones scolaires et de parcs.

Proposition

Dans la foulée de cette initiative de la Ville, l'arrondissement maintiendra la vitesse à 30 km/h aux endroits prescrits (écoles et parcs) bien sûr, auxquels s'ajouteront les éventuels quartiers verts et, par phases, les autres priorités de l'arrondissement.

Responsabilités

Planification implantation des modifications et communication, représentations auprès du SPVM, de la Ville centre, de la STM et du MTQ.

Partenaires

SPVM, Ville de Montréal, MTQ et STM.

Gouvernance

Arrondissement du Plateau-Mont-Royal.

Démarche

Consultation des résidents.

Échéancier : 2009 à 2013



Orientations

- Limiter les nuisances liées aux véhicules motorisés
- Améliorer la sécurité des déplacements actifs
- Améliorer la qualité de l'environnement urbain

2

Adopter une politique d'apaisement de la circulation

Objectif # 1

Apaiser la circulation automobile

Actions liées

Action # 4

Adopter des mesures influençant ou contraignant la circulation automobile

Action # 9

Améliorer la géométrie des intersections entre les réseaux artériel et local

Action # 18

Aménager des zones de rencontre

Action # 21

Appliquer l'interdiction de stationner à moins de 5 mètres d'une intersection

Action # 36

Créer et aménager une signature particulière autour des écoles

Action # 37

Créer une signature particulière autour des parcs

Action # 39

Réaliser des quartiers verts

Description

Une politique d'apaisement de la circulation est un processus de gestion par lequel les demandes d'apaisement de la circulation sont analysées et répondues. 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 circulation sur son territoire.

Commentaire

L'arrondissement implante des mesures d'apaisement de la circulation depuis plusieurs années. Une politique d'apaisement de la circulation permettra de mieux gérer les demandes.

Proposition

L'arrondissement se dotera d'une politique d'apaisement de la circulation en tenant compte des futures zones de rencontre ou des futurs quartiers verts. L'arrondissement effectuera aussi une analyse de l'efficacité des mesures déployées ou des aménagements existants (ex. : saillies de trottoirs, dos d'âne, etc.).

Responsabilités

Planification et communication, représentations auprès des services d'urgence (police, incendie, etc.) et de la Ville de Montréal.

Partenaires

Ville de Montréal, Commission de la sécurité urbaine et de la circulation (CSUC).

Gouvernance

Arrondissement du Plateau-Mont-Royal.

Démarche

Consultation des résidents.

Échéancier : 2009 à 2011



Orientations

- Limiter les nuisances liées aux véhicules motorisés
- Améliorer la sécurité des déplacements actifs
- Améliorer la qualité de l'environnement urbain



6. Dans l'action (suite)



3

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

Objectif # 1

Apaiser la circulation automobile

Actions liées

Action # 4

Adopter des mesures influençant ou contraignant la circulation automobile

Action # 9

Améliorer la géométrie des intersections entre les réseaux artériel et local

Action # 18

Aménager des zones de rencontre

Action # 21

Appliquer l'interdiction de stationner à moins de 5 mètres d'une intersection

Action # 36

Créer et aménager une signature particulière autour des écoles

Action # 37

Créer une signature particulière autour des parcs

Action # 39

Réaliser des quartiers verts

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 circulation sur son territoire.

Commentaire

L'arrondissement implante des mesures d'apaisement de la circulation depuis plusieurs années.

Proposition

Au cours des prochaines années, l'arrondissement compte consolider les secteurs qui ont déjà accueilli des mesures (autour de la rue Fabre ou dans le Mile End, par exemple), concentrer les mesures et les aménagements autour des lieux de destinations des enfants (écoles, CPE, parcs, etc.) et continuer à inciter l'administration centrale à implanter de nouvelles mesures dans les rues locales perpendiculaires aux voies majeures de circulation qui font l'objet de réaménagements.

Responsabilités

Planification, implantation et communication, représentations auprès de la Ville de Montréal.

Partenaires

Ville de Montréal, MTQ.

Gouvernance

Arrondissement du Plateau-Mont-Royal.

Démarche

Consultation et information des résidents des secteurs concernés.

Échéancier : 2009 à 2024



Orientations

- Limiter les nuisances liées aux véhicules motorisés
- Améliorer la sécurité des déplacements actifs
- Améliorer la qualité de l'environnement urbain



4

Adopter des mesures influençant ou contraignant la circulation automobile

Objectif # 1

Apaiser la circulation automobile

Actions liées

Action # 2

Adopter une politique d'apaisement de la circulation

Action # 3

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

Action # 17

Rendre piétonnes des rues ou des sections de rue

Action # 39

Réaliser des quartiers verts



Description

Parmi les mesures qui influencent ou contraignent la circulation automobile, on compte : fermeture de terre-plein, interdiction de virage à gauche, sens uniques inversés, interdiction de circulation autre que locale, etc. Au cours des dernières années (2002 à 2008), plusieurs mesures semblables ont été mises en place afin d'éliminer, notamment, une circulation de transit sur des rues locales.

Commentaire

Afin d'offrir son plein potentiel et surtout ne pas déplacer le problème sur une rue voisine, l'implantation d'une telle mesure ne doit pas être effectuée de façon ponctuelle et suivre un plan global ainsi qu'une certaine uniformité.

Proposition

L'arrondissement accélérera l'implantation des mesures qui agissent sur le trafic automobile afin de refouler la circulation de transit sur le réseau qualifié d'artériel. Des équipements nécessitant moins de ressources matérielles peuvent être d'abord mises en place afin d'en mesurer l'efficacité avant d'implanter des équipements permanents.

Responsabilités

Planification, implantation et consultation, représentations auprès de la Ville de Montréal, du SPVM et de la STM.

Partenaires

Ville de Montréal.

Gouvernance

Arrondissement du Plateau-Mont-Royal.

Démarche

Consultation des résidents des secteurs concernés.

Échéancier : 2009 à 2024



Orientations

- Prioriser le transport durable
- Réduire le nombre des déplacements d'autos et de camions
- Limiter les nuisances liées aux véhicules motorisés
- Réduire le nombre de déplacements d'autos et de camions

6. Dans l'action (suite)



5

Multiplier les opérations radar

Objectif # 1

Apaiser la circulation automobile

Actions liées

Action # 2

Adopter une politique d'apaisement
de la circulation

Action # 6

Installer des stèles de rétroinformation de limite
de vitesse

Action # 7

Augmenter l'utilisation des panneaux radars
mobiles



Proposition

Afin d'inciter les automobilistes à modifier leurs comportements, l'arrondissement compte obtenir la collaboration des deux postes de police de quartier (37 et 38) du Service de police de la Ville de Montréal pour effectuer un nombre plus important d'opérations radars.

Commentaire

L'utilisation de moyens de surveillance comme les opérations radars sont efficaces mais leur effet demeure momentané; il est donc recommandé d'accompagner ces opérations de campagnes de sensibilisation.

Responsabilités

Représentations auprès du SPVM.

Partenaires

SPVM, Ville de Montréal.

Gouvernance

SPVM

Démarche

Lier les actions et mesures apaisant la vitesse des véhicules motorisés avec les opérations de répression.

Échéancier : 2009 à 2024



Orientations

- Limiter les nuisances liées aux véhicules motorisés
- Améliorer la sécurité des déplacements actifs

6

Installer des stèles de rétroinformation de limite de vitesse

Objectif # 1

Apaiser la circulation automobile

Actions liées

Action # 2

Adopter une politique d'apaisement de la circulation

Action # 5

Multiplier les opérations radars

Action # 7

Augmenter l'utilisation des panneaux radars mobiles



Proposition

Dans le but de réduire les vitesses sur son territoire et afin d'informer les automobilistes du fait qu'ils circulent dans des quartiers résidentiels, l'arrondissement installera des stèles de rétroinformation de limite de vitesse à certains endroits spécifiques tels qu'aux abords des écoles et des parcs.

Commentaire

Les stèles de rétroinformation de la vitesse informent le conducteur d'un véhicule motorisé de la vitesse à laquelle il circule et responsabilise son comportement. Son effet est temporaire. Il est recommandé de souligner leur présence dans le cadre de campagnes de sensibilisation.

Responsabilités

Mise en place, représentations auprès du SPVM et de la STM.

Partenaires

SPVM, Ville de Montréal.

Gouvernance

Arrondissement du Plateau-Mont-Royal.

Démarche

Lier les actions et mesures apaisant la vitesse des véhicules motorisés avec les démarches de sensibilisation.

Échéancier : 2009 à 2024



Orientations

- Limiter les nuisances liées aux véhicules motorisés
- Améliorer la sécurité des déplacements actifs
- Améliorer la qualité de l'environnement urbain

6. Dans l'action (suite)



Augmenter l'utilisation des panneaux radar mobiles

Objectif # 1

Apaiser la circulation automobile

Actions liées :

Action # 2

Adopter une politique d'apaisement de la circulation

Action # 5

Multiplier les opérations radars

Action # 6

Installer des stèles de rétroinformation de limite de vitesse



Proposition :

Dans le but de réduire les vitesses sur son territoire et afin d'inciter les automobilistes à modifier leurs comportements, l'arrondissement augmentera l'utilisation de panneaux radars mobiles aux abords des parcs.

Commentaire

Tout comme pour les stèles de rétroinformation de la vitesse, il est recommandé de souligner leur présence dans le cadre de campagnes de sensibilisation.

Responsabilités

Mise en place, représentations auprès du SPVM et de la STM.

Partenaires

SPVM, Ville de Montréal.

Gouvernance

Arrondissement du Plateau-Mont-Royal.

Démarche

Lier les actions et mesures apaisant la vitesse des véhicules motorisés avec les démarches de sensibilisation.

Échéancier : 2009 à 2024



Orientations

- Limiter les nuisances liées aux véhicules motorisés
- Améliorer la sécurité des déplacements actifs

8

Optimiser la synchronisation des feux de circulation sur le réseau artériel

Objectif # 1

Apaiser la circulation automobile

Actions liées

Action # 2

Adopter une politique
d'apaisement
de la circulation

Action # 39

Réaliser des quartiers verts

Proposition

L'arrondissement encouragera la Ville-centre à optimiser la synchronisation des feux de circulation sur son réseau qualifié d'artériel afin d'encourager les automobilistes à y demeurer plutôt que de s'aventurer inutilement dans les rues locales.

Commentaire

Aussitôt que la Ville de Montréal terminera l'installation des feux de circulation électronique sur le territoire des arrondissements voisins, d'ici peu, leur synchronisation pourra être faite en amont et en aval du Plateau-Mont-Royal.

Responsabilités

Mise en place, représentations auprès de la Ville de Montréal.

Partenaires

Ville de Montréal.

Gouvernance

Ville de Montréal.

Échéancier : 2009 à 2024



Orientations

- Limiter les nuisances liées aux véhicules motorisés
- Améliorer la sécurité des déplacements actifs



6. Dans l'action (suite)



9

Améliorer la géométrie des intersections entre le réseau artériel et le réseau local

Objectif # 1

Apaiser la circulation automobile

Actions liées

Action # 2

Adopter une politique d'apaisement
de la circulation

Proposition

L'arrondissement compte poursuivre ses démarches pour que le Ville de Montréal profite des réaménagements de voies de circulation pour améliorer la géométrie des intersections des rues, avenues et boulevards entre les réseaux local et artériel (voies de virage, fermetures de terre-plein, saillies de trottoirs, etc.).

Commentaire

Bien que les arrondissements disposent d'un pouvoir de recommandation, les mesures touchant le réseau artériel relèvent des services centraux de la Ville de Montréal.

Responsabilités

Représentations auprès des services concernés de la Ville de Montréal.

Partenaires

Ville de Montréal.

Gouvernance

Ville de Montréal.

Démarche

Consultation et information aux résidents des secteurs concernés.

Échéancier : 2009 à 2024



Orientations

- Limiter les nuisances liées aux véhicules motorisés
- Améliorer la sécurité des déplacements actifs
- Améliorer la qualité de l'environnement urbain



10

Concevoir un aménagement particulier améliorant l'intermodalité avec le métro

Objectif # 2

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

Actions liées

Action # 11

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

Action # 16

Augmenter le nombre de postes de taxis

Action # 33

Promouvoir les services existants de transport actifs et collectifs

Action # 40

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

Action # 48

Augmenter l'offre de stationnements réservés à l'autopartage



Description

Afin d'améliorer l'intermodalité aux abords des stations de métro, l'aménagement de celles-ci doit inclure des débarcadères pour autobus, des stationnements pour vélos ainsi qu'un débarcadère pour automobiles. De plus, pour faciliter l'intermodalité, chaque station doit aussi intégrer un poste de taxis et un stationnement pour les usagers de l'autopartage.

Commentaire

La conception du cadre d'aménagement doit être réalisé de concert avec la STM, le Bureau du taxi et du remorquage ainsi que les entreprises d'autopartage.

Proposition

Cette action vise particulièrement la station de métro Mont-Royal autour de laquelle une zone de rencontre sera aménagée en 2009 et en 2010. Cette station de métro est pourvue de plusieurs aménagements et équipements favorisant l'intermodalité mais ceux-ci doivent être révisés. Par ailleurs, les stations de métro Sherbrooke et Laurier seront aménagées sur une période de huit ans.

Responsabilités

Coordination et rédaction du cadre, représentations auprès des partenaires.

Partenaires

Société de transport de Montréal, Vélo Québec, Bureau du taxi et du remorquage, entreprises d'autopartage.

Gouvernance

Arrondissement du Plateau-Mont-Royal

Démarche

Conception de l'aménagement, concertation avec les acteurs du secteur, travaux de mise en place.

Échéancier : 2009 à 2016



Orientations

- Réduire le nombre de déplacements d'autos et de camions
- Prioriser le transport durable
- Améliorer la sécurité des déplacements actifs
- Améliorer la qualité de l'environnement urbain

6. Dans l'action (suite)



11

Améliorer l'accessibilité au métro pour les fauteuils roulants et poussettes

Objectif # 2

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

Actions liées

Action # 10

Concevoir un aménagement particulier améliorant l'intermodalité avec le métro

Description

Le Plan de transport de la Ville de Montréal, Réinventer Montréal, prévoit doter graduellement chaque station de métro d'un accès par ascenseur.

Proposition

L'arrondissement effectuera les représentations nécessaires pour que l'accès à la station Sherbrooke soit celui qui, sur notre territoire, soit aménagé en tout premier lieu. Les stations Laurier et Mont-Royal suivront dans une phase ultérieure.

Responsabilités

Révision des aménagements à proximité des stations de métro, représentations auprès de la STM.

Partenaires

Société de transport de Montréal.

Gouvernance

Société de transport de Montréal.

Échéancier : 2011 à 2020



Orientations

- Prioriser le transport durable
- Améliorer la qualité de l'environnement urbain



12

Améliorer l'accessibilité aux autobus et aux abribus en période hivernale

Objectif # 2

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

Actions liées

Action # 13

Améliorer la desserte intra-arrondissement par autobus

Action # 33

Promouvoir les services existants de transport actifs et collectifs



Proposition

L'arrondissement procédera à l'achat des équipements requis et installera les structures permettant, en toute saison, un transfert confortable du métro aux autobus du réseau. Il modifiera également ses pratiques de déneigement pour s'assurer que les trottoirs longeant les parcours d'autobus, incluant les environs des abribus, soient nettoyés plus rapidement.

Commentaire

La priorité du déneigement sera toujours accordée aux hôpitaux, aux services d'urgence et aux écoles.

Responsabilités

Gouvernance, représentations auprès de la STM.

Partenaires

Société de transport de Montréal.

Gouvernance :

Arrondissement du Plateau-Mont-Royal

Échéancier : 2009 à 2024



Orientations

- Prioriser le transport durable
- Améliorer la qualité de l'environnement urbain

6. Dans l'action (suite)



13

**Améliorer
la desserte
intra-
arrondissement
par autobus**

Objectif # 2

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

Actions liées

Action # 33

Promouvoir les services existants de transport actifs et collectifs



Proposition

L'arrondissement poursuivra l'étude de la faisabilité de boucles de circuit d'autobus sur le territoire et mettra en place, dès 2012, un premier service depuis la station de métro Mont-Royal vers l'est qui empruntera l'avenue Papineau, les rues Sherbrooke et Saint-Denis et l'avenue du Mont-Royal pour revenir à son point de départ à la station de métro.

Commentaire

Ce type de circuit s'effectue de façon unidirectionnelle et ne négocie que des virages à droite.

Responsabilités

Planification, représentations auprès de la STM et de la Ville de Montréal.

Partenaires

Société de transport de Montréal.

Gouvernance

Société de transport de Montréal.

Démarche

Étude à faire en collaboration avec la STM.

Échéancier : 2010 à 2024



Orientations

- Prioriser le transport durable
- Réduire le nombre de déplacements d'autos et de camions

14

Aménager des voies réservées ou des mesures prioritaires pour autobus

Objectif # 2

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

Actions liées

Action # 33

Promouvoir les services existants de transport actifs et collectifs

Description

L'arrondissement veut offrir une alternative au métro pour les résidents des quartiers centraux contribuant ainsi à réduire la circulation de transit automobile et à désengorger la ligne orange du métro qui est surchargée aux heures de pointe.

Proposition

L'arrondissement prévoit l'installation de mesures prioritaires pour autobus sur l'avenue Papineau qui mènera les usagers vers la station de métro Papineau, dans l'arrondissement voisin de Ville-Marie.

Responsabilités

Planification, représentations auprès de la STM.

Partenaires

Société de transport de Montréal.

Gouvernance :

Société de transport de Montréal.

Démarche

Maintenir des relations avec les décideurs de la STM

Échéancier : 2010 à 2021



Orientations

- Prioriser le transport durable
- Réduire le nombre de déplacements d'autos et de camions



6. Dans l'action (suite)



15

Doter l'avenue du Parc d'un tramway

Objectif # 2

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

Actions liées

Action # 33

Promouvoir les services existants de transport actifs et collectifs

Description

L'arrondissement applaudit le retour du tramway et appuie le retour d'une ligne sur l'avenue du Parc, depuis la station de métro Parc pour rejoindre le coeur du centre des affaires par le boulevard René-Lévesque, ce qui renforce l'offre des transports en commun qui arpentent le territoire.



Il appuie également sa prolongation vers le nord afin de desservir le secteur résidentiel de Parc-Extension et le pôle industriel et commercial L'Acadie-Chabanel ainsi que les possibilités de relier les lignes de l'avenue du Parc et du chemin de la Côte-des-Neiges dans l'axe du chemin Camilien-Houde ainsi que les autres axes à l'étude comme la rue Notre-dame, le boulevard Pie-IX, le boulevard Henri-Bourassa, le canal de Lachine et la rue Ontario.

De façon plus spécifique, l'établissement d'une ligne de tramway sur l'avenue du Mont-Royal nous apparaît particulièrement approprié et ce, dans les meilleurs délais.

Commentaire

Des représentations seront effectuées pour que des mesures soient mises en place afin de maintenir la vitalité économique et sociocommunautaire aux abords de l'avenue du Parc pendant les travaux.

Proposition

L'arrondissement se concertera avec la STM et les arrondissements voisins afin d'arrimer le futur service aux systèmes existants.

Responsabilités

Collaboration et représentations auprès de la STM.

Partenaires

Société de transport de Montréal.

Gouvernance

Société de transport de Montréal.

Démarche

Mise sur pied d'un Bureau du tramway, consultation avec les riverains, entente sur les conditions de mise en place, travaux d'ingénierie.

Échéancier : 2014-2017



Orientations

- Prioriser le transport durable
- Limiter les nuisances liées aux véhicules motorisés
- Améliorer la qualité de l'environnement urbain

16

Augmenter le nombre de postes de taxis

Objectif # 2

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

Actions liées

Action # 33

Promouvoir les services existants de transport actifs et collectifs

Action # 40

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

Description

L'arrondissement souhaite rendre plus attrayant l'usage du taxi, un mode de transport collectif mésestimé.

Commentaire

Pour ce qui est de l'ajout de postes de taxis, le Bureau du taxi et du remorquage est évidemment un partenaire incontournable.

Proposition

L'arrondissement doublera le nombre de postes de taxis répartis sur son territoire à raison de 20 % par année (nombre de 2007) en cinq ans, soit de 2020 à 2024 afin d'améliorer la qualité du service.

Responsabilités

Planification, aménagement et représentations auprès des partenaires.

Partenaires

Bureau du taxi et du remorquage.

Gouvernance

Arrondissement du Plateau-Mont-Royal.

Démarche :

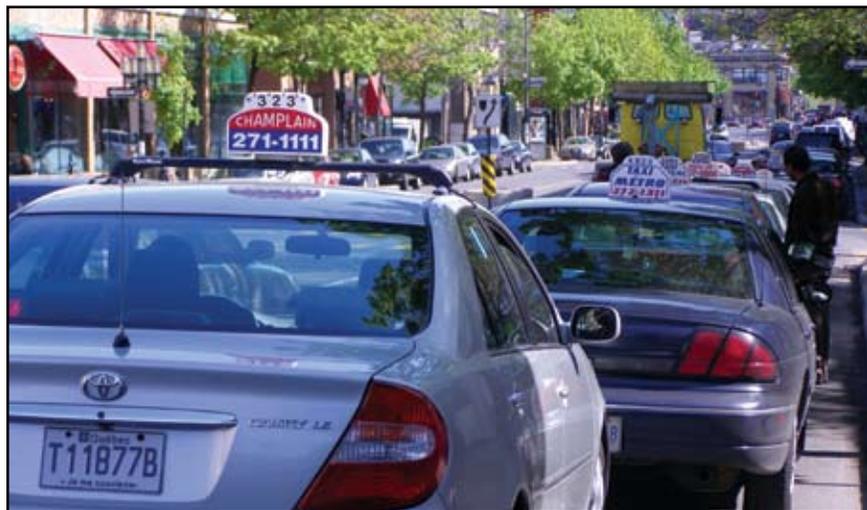
Consultation des partenaires.

Échéancier : 2020-2024



Orientations

- Prioriser le transport durable
- Réduire le nombre de déplacements d'autos et de camions
- Limiter les nuisances liées aux véhicules motorisés



6. Dans l'action (suite)



17

Rendre piétonnes des rues ou tronçons de rue

Objectif # 3

Améliorer l'attrait de la marche

Actions liées

Action # 18

Aménager des zones de rencontre

Action # 20

Augmenter la qualité et la quantité des infrastructures et des équipements pour les piétons

Action # 39

Réaliser des quartiers verts

Description

Une rue piétonne est une rue sur laquelle aucun déplacement de véhicule n'est toléré, ce qui exclut également les vélos mais pas les appareils (même motorisés) utilisés par les personnes handicapées. Un tronçon de rue peut être piétonnisé de manière permanente, occasionnelle ou périodique (en terme

d'heures, de jours ou de saisons). La piétonnisation 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 provisoirement l'accès à la rue.

Commentaire

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

Proposition

L'arrondissement améliorera des infrastructures ou des aménagements et ajoutera des équipements pour favoriser et sécuriser les déplacements des piétons en débutant par la rue Guilbault entre la rue Saint-Dominique et le boulevard Saint-Laurent. D'autres rues locales présentent des caractéristiques qui se prêtent à la démarche, telles la rue Gilford à l'est et à l'ouest de la rue Saint-Denis, la rue Gauthier entre Papineau et De Lorimier ou encore la rue Milton à l'ouest de Saint-Laurent.

Responsabilités

Planification et aménagement, représentations auprès de la Ville, du SPVM et de la Société de transports de Montréal (STM).

Partenaires

Ville de Montréal, SPVM, et le MTQ.

Gouvernance

Arrondissement du Plateau-Mont-Royal

Démarche

Consultation et information des résidents riverains concernés.

Échéancier : 2010 et 2024



Orientations

- Améliorer la sécurité des déplacements actifs
- Limiter les nuisances liées aux véhicules motorisés



18

Aménager des zones de rencontre

Objectif # 3

Améliorer l'attrait de la marche

Actions liées

Action # 17

Rendre des rues piétonnes

Action # 20

Augmenter la qualité et la quantité des infrastructures et des équipements pour les piétons

Action # 36

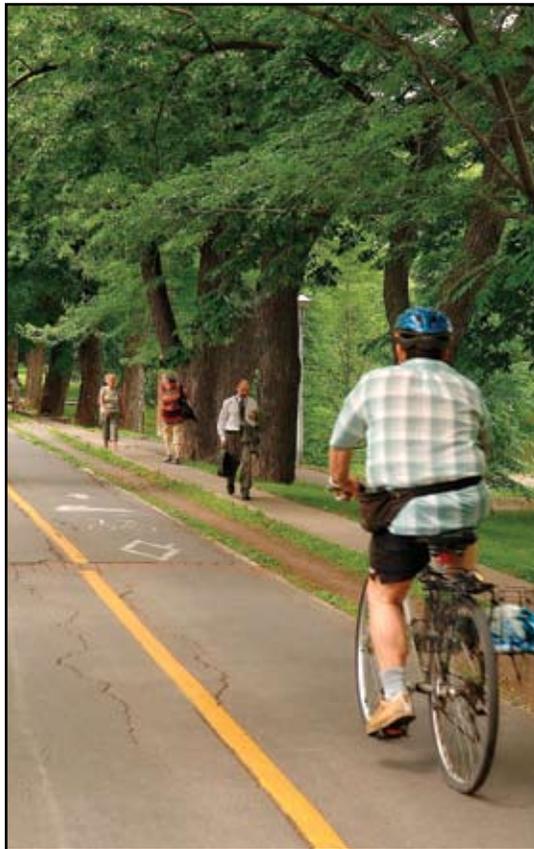
Créer et aménager une signature particulière autour des écoles

Action # 37

Créer une signature particulière autour des parcs

Action # 39

Réaliser des quartiers verts



Description

À l'exemple de ce qui se fait en Europe, une zone de rencontre est un espace public qui permet 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. Elle complète les zones piétonnes et les zones de vitesse limitée à 30 km/h. La priorité y est donnée aux piétons et la vitesse des véhicules motorisés y est réduite à 20 km/h, offrant une meilleure accessibilité de la rue aux personnes à mobilité réduite.

Proposition

Une première zone de rencontre sera aménagée à la station de métro Mont-Royal. Des aménagements comme le verdissement, l'éclairage, et certains éléments artistiques y sont ajoutés pour intensifier l'attrait de la marche. À l'instar de la rue Duluth Est entre le boulevard Saint-Laurent et le parc La Fontaine, d'autres rues ou tronçons de rue sur le territoire se prêtent à cette initiative et une priorisation sera établie en tenant compte des diverses études, de l'intégration à un éventuel réseau d'axes verts ou quartier vert et d'une répartition équilibrée sur notre territoire.

Responsabilités

Planification, aménagement et communication, représentations auprès de la Ville, du SPVM, de Stationnement de Montréal et de la STM.

Partenaires

Ville de Montréal, SPVM, Stationnement de Montréal, STM.

Gouvernance

Arrondissement du Plateau-Mont-Royal.

Démarche

Consultation des résidents et des acteurs économiques des secteurs concernés.

Échéancier : 2009 à 2019



Orientations

- Améliorer la sécurité des déplacements actifs
- Limiter les nuisances liées aux véhicules motorisés
- Améliorer la qualité de l'environnement urbain

6. Dans l'action (suite)



19

Créer un réseau d'axes verts

Objectif # 3

Améliorer l'attrait de la marche

Actions liées

Action # 17

Rendre des rues piétonnes

Action # 18

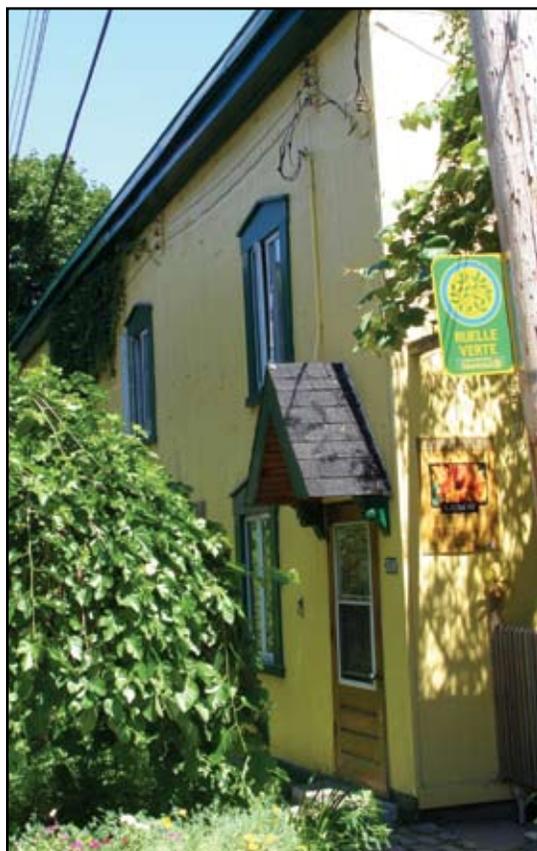
Aménager des zones de rencontre

Action # 20

Augmenter la qualité et la quantité des infrastructures et équipements pour les piétons

Action # 39

Réaliser des quartiers verts



Description

Par réseau, nous entendons un ensemble de liens piétons qui permettent de déambuler entre différents points de l'arrondissement. Leur verdissement augmente à la fois le potentiel d'attraction et la convivialité des infrastructures qu'on y trouve. S'organisant à partir de la trentaine de ruelles vertes sur le territoire, l'arrondissement privilégie, à long terme, la connection des quatre grands parcs de l'arrondissement (Baldwin, Jeanne-Mance, La Fontaine et Sir-Wilfrid-Laurier).

Proposition

Une première connection sera aménagée entre les parcs Jeanne-Mance et La Fontaine dans la foulée de l'aménagement de la zone de rencontre sur la rue Duluth Est ainsi qu'entre les parcs La Fontaine et Baldwin à la suite du réaménagement de la rue Gauthier.

Responsabilités

Planification, aménagement et communication, représentations auprès de la Ville et du SPVM.

Partenaires

Ville de Montréal, SPVM.

Gouvernance

Arrondissement du Plateau-Mont-Royal.

Démarche

Consultation des résidents et des acteurs économiques des secteurs concernés.

Échéancier : 2017 à 2024



Orientations

- Améliorer la sécurité des déplacements actifs
- Améliorer la qualité de l'environnement urbain

20

**Augmenter
la qualité et
la quantité
des infrastructures
et des équipements
pour les piétons**

Objectif # 3

Améliorer l'attrait de la marche

Actions liées

Action # 17

Rendre des rues piétonnes

Action # 18

Aménager des zones de rencontre

Action # 19

Créer un réseau d'axes verts

Action # 39

Réaliser des quartiers verts



Description

Diverses techniques sont appliquées pour améliorer, en priorité, la sécurité aux intersections ayant été le théâtre d'accidents ainsi que celles situées aux abords des écoles.

Proposition

Une nouvelle peinture plus résistante ou du marquage collé à froid sera utilisé pour signaler l'emplacement des passages piétonniers et des lignes d'arrêt. La typologie et la hiérarchisation du marquage au sol des intersections dans l'arrondissement seront revues afin de renforcer la sécurité notamment aux traversées du réseau qualifié d'artériel.

Responsabilités

Planification, aménagement et communication, représentations auprès de la Ville, du MTQ et du SPVM.

Partenaires

Ville de Montréal, SPVM.

Gouvernance

Arrondissement du Plateau-Mont-Royal.

Démarche

Consultation des données comptabilisées par la Direction de la santé publique du Montréal métropolitain à l'égard des intersections identifiées à la suite d'accidents ou d'incidents impliquant des piétons.

Échéancier : 2009 à 2024



Orientations

- Améliorer la sécurité des déplacements actifs
- Améliorer la qualité de l'environnement urbain

6. Dans l'action (suite)



21

**Aménager
des trottoirs
qui mesurent
au moins 1,8 m**

Objectif # 3

Améliorer l'attrait de la marche

Actions liées

Action # 20

Augmenter la qualité et la quantité des infrastructures et équipements pour les piétons



Description

Il y a très peu de rues ou de tronçons de rue qui n'ont pas encore de trottoirs. Là où c'est toutefois le cas, l'arrondissement corrigera cette lacune en priorité.

Proposition

L'arrondissement effectuera l'inventaire des secteurs de trottoirs qui dérogent à la règle des 1,8 mètres de passage libre de toute entrave – autre qu'un arbre – et intégrera les correctifs à apporter, à chaque année, dans son programme de réfection routière (PRR).

Responsabilités

Planification, aménagement et communication, représentations auprès de la Ville.

Partenaires

Ville de Montréal.

Gouvernance

Arrondissement du Plateau-Mont-Royal.

Démarche

Inventaire sur le terrain.

Échéancier : 2009 à 2024



2009

2024

Orientations

- Améliorer la sécurité des déplacements actifs

22

Appliquer le règlement en regards aux vélos épaves

Objectif # 3

Améliorer l'attrait de la marche

Actions liées

Action # 20

Augmenter la qualité et la quantité des infrastructures et équipements pour les piétons

Proposition

L'arrondissement appliquera le Règlement sur la propreté et le civisme (2008-15) et enlèvera les vélos épaves attachés au mobilier urbain. Cette mesure vise, d'une part, à améliorer la circulation piétonne sur les trottoirs et, d'autre part, à libérer une place de stationnement additionnelle pour les cyclistes. Cette action contribue aussi à éviter des accidents malheureux et à lutter contre la pollution visuelle.

Cette application du règlement sera précédée d'une campagne d'information auprès de la population.

Responsabilités

Planification, enlèvement des épaves et communication, représentations auprès de la Ville et du SPVM.

Partenaires

Ville de Montréal.

Gouvernance

Arrondissement du Plateau-Mont-Royal.

Démarche

Information des résidents des secteurs concernés.

Échéancier : 2010 à 2024



Orientations

- Améliorer la sécurité des déplacements actifs
- Améliorer la qualité de l'environnement urbain



6. Dans l'action (suite)



23

Implanter des dispositifs sonores aux feux piétons

Objectif # 3

Améliorer l'attrait de la marche

Actions liées

Action # 20

Augmenter la qualité et la quantité
des infrastructures et équipements pour
les piétons



Proposition

En collaboration avec le Regroupement des aveugles et amblyopes du Montréal métropolitain (RAAMM) et l'Institut Nazareth et Louis Braille, l'arrondissement dressera une liste des intersections à équiper de dispositifs sonores aux feux piétons et effectuera les représentations, auprès de la Ville, pour que les intersections désaxées (ex. : Saint-Hubert et Mont-Royal Est) soient munies de tels dispositifs

Responsabilités

Inventaire et communication, représentations
auprès de la Ville et du SPVM.

Partenaires

Ville de Montréal, RAAMM.

Gouvernance

Arrondissement du Plateau-Mont-Royal.

Démarche

Inventaire à dresser.

Échéancier : 2009 à 2024



Orientations

- Améliorer la sécurité des déplacements actifs
- Limiter les nuisances liées aux véhicules motorisés

24

Prolonger et améliorer le réseau cyclable

Objectif # 4

Améliorer l'attrait du vélo comme mode de déplacement

Actions liées

Action # 25

Créer un réseau cyclable à vocation locale

Action # 26

Adapter le niveau de sécurité du réseau cyclable au type de circulation



Description

En collaboration avec l'administration de la Ville de Montréal, l'arrondissement souhaite prolonger et améliorer le réseau cyclable ainsi que la signalisation aux abords des voies cyclables existantes sur son territoire. Des modifications à la signalisation, du marquage au sol ainsi que l'aménagement de saillies de trottoirs sont effectués, en collaboration avec l'administration centrale, poursuivant ainsi les projets ou études initiés pour améliorer la signalisation des voies cyclables.

Commentaire

La Division des transports actifs du SITE (Ville de Montréal) étudie actuellement la mise aux normes de la signalisation de la piste cyclable Rachel en collaboration avec l'arrondissement.

Proposition

Les prochaines étapes prévoient l'aménagement de bandes cyclables dans l'axe nord-sud à l'est et à l'ouest de celle de la rue De Brébeuf, déjà trop achalandée, sur les rues Christophe-Colomb et de la Roche (de Rachel à Laurier). Dans l'axe est-ouest des bandes cyclables sur l'avenue Laurier (de Papineau à de Mentana) et sur l'avenue du Mont-Royal (de l'avenue du Parc à Esplanade) sont aussi en préparation. Des connections dans les secteurs de la rue Milton et de la rue Villeneuve doivent aussi être terminées et des aménagements sont à planifier pour permettre de greffer le réseau à l'axe menant à l'Université de Montréal. Au bout de dix ans, l'objectif est de permettre aux cyclistes d'effectuer les deux tiers de leurs déplacements sur des espaces dédiés ou des axes apaisés.

Responsabilités

Planification, entretien et réfection du réseau, représentations auprès de la Ville.

Partenaires

Ville de Montréal, Vélo Québec.

Gouvernance

Arrondissement du Plateau-Mont-Royal.

Démarche

Consultation et information des résidents riverains concernés.

Échéancier : 2009 à 2024



Orientations

- Améliorer la sécurité des déplacements actifs
- Prioriser le transport durable
- Limiter les nuisances liées aux véhicules motorisés

6. Dans l'action (suite)



25

Créer un réseau cyclable à vocation locale

Objectif # 4

Améliorer l'attrait du vélo comme mode de déplacement

Actions liées

Action # 24

Prolonger et améliorer le réseau cyclable

Action # 26

Adapter le niveau de sécurité du réseau cyclable au type de circulation

Action # 27

Améliorer la signalisation aux abords des voies cyclables



Description

À partir de la grille des voies cyclables principales (sur la base d'un maximum d'un kilomètre entre chacune d'elles), l'arrondissement va mettre en place une série de liens de courte distance vers les destinations fréquentées par les enfants, telles les écoles, les parcs et les centres sportifs.

Commentaire

Des représentations seront effectuées auprès du MTQ pour modifier le Code de la sécurité routière pour permettre la circulation à bicyclette à contresens dans les rues dont la vitesse maximale permise est de 30 km/h.

Proposition

L'ensemble des institutions ou équipements destinés aux enfants sera, à terme, accessible via des voies cyclables dédiées, des rues apaisées, des ruelles vertes, des axes verts ou des zones de rencontre. Sur la période d'action du PDU, soit quinze ans, nous avons pour objectif que 90 % des déplacements des jeunes vers ces institutions soient faits sur ces réseaux et aménagements alors que 100 % des institutions y soient reliées.

Responsabilités

Planification, entretien et réfection du réseau, représentations auprès de la Ville.

Partenaires

Ville de Montréal, Vélo Québec.

Gouvernance

Arrondissement du Plateau-Mont-Royal.

Démarche

Consultation et information des résidents riverains concernés.

Échéancier : 2018 à 2024



Orientations

- Améliorer la sécurité des déplacements actifs
- Prioriser le transport durable
- Limiter les nuisances liées aux véhicules motorisés

26

Adapter le niveau de sécurité du réseau cyclable au type de circulation

Objectif # 4

Améliorer l'attrait du vélo comme mode de déplacement

Actions liées

Action # 24

Prolonger et améliorer le réseau cyclable

Action # 25

Créer un réseau cyclable à vocation locale

Action # 27

Améliorer la signalisation aux abords des voies cyclables



Description

Tous les cyclistes n'éprouvent pas le même niveau de confort pour la conduite du vélo en milieu urbain. Certains, que nous appellerons les cyclistes aguerris, sont à l'aise et circulent avec facilité sur des bandes cyclables uniquement délimitées par des lignes et des chevrons peints au sol. D'autres, cyclistes occasionnels ou de loisirs, jeunes inexpérimentés ou personnes plus âgées, se sentent plus en sécurité sur des pistes cyclables sur chaussée ou en site propre.

Proposition

L'arrondissement déposera des recommandations à la Ville de Montréal pour que celle-ci aménage une grille de voies cyclables nord-sud et est-ouest répondant aux différents besoins de sécurité des clientèles cyclistes, c'est-à-dire une trame équilibrée de chaussées désignées, de chevrons de cheminement, de bandes et de pistes cyclables.

Responsabilités

Planification et rédaction de recommandations, représentations auprès de la Ville.

Partenaires

Ville de Montréal, Vélo Québec, MTQ.

Gouvernance

Arrondissement du Plateau-Mont-Royal.

Démarche

Obtenir la collaboration de la Division des transports actifs du SITE.

Échéancier : 2009 à 2024



Orientations

- Améliorer la sécurité des déplacements actifs
- Prioriser le transport durable

6. Dans l'action (suite)



27

Améliorer la signalisation aux abords des voies cyclables

Objectif # 4

Améliorer l'attrait du vélo comme mode de déplacement

Actions liées

Action # 25

Créer un réseau cyclable à vocation locale

Action # 26

Adapter le niveau de sécurité du réseau cyclable au type de circulation



Proposition

Afin de garantir une meilleure compréhension par les cyclistes du niveau de protection assuré par chaque type de voie cyclable, l'arrondissement proposera à la Ville de Montréal qu'elle développe une signalisation différenciée selon le type de voies cyclables et le niveau de protection du lien emprunté.

Responsabilités

Représentations auprès de la Ville et du MTQ.

Partenaires

Ville de Montréal, Vélo Québec, Ministère des transports du Québec.

Gouvernance

Arrondissement du Plateau-Mont-Royal.

Démarche

Envoi d'une lettre au membre du comité exécutif de la Ville de Montréal, responsable des aménagements pour le vélo.

Échéancier : 2009 à 2012



Orientations

- Améliorer la sécurité des déplacements actifs
- Prioriser le transport durable
- Limiter les nuisances liées aux véhicules motorisés

28

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

Objectif # 4

Améliorer l'attrait du vélo comme mode de déplacement

Actions liées

Action # 10

Concevoir un aménagement particulier améliorant l'intermodalité avec le métro

Action # 29

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

Action # 30

Augmenter l'offre de places de stationnement (pour vélo) permanentes

Action # 32

Uniformiser les supports et les stationnements à vélo

Description

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. Fin 2008, le territoire dénombrait 21 sites de stationnement pour vélo sur chaussée, comptant 220 places, et près de 600 supports à vélo sur trottoir, offrant 1550 places de stationnement. Avec les supports installés par Stationnement de Montréal (1000 supports offrant 1500 places), l'offre totalise 3270 places de stationnement pour vélo sur chaussée ou sur trottoir.

Commentaire

En 2007, un sondage mené auprès des cyclistes a permis de choisir un support à vélo pour remplacer les CP-7 utilisés sur les stationnements à vélo sur chaussée qui facilite le nettoyage des stationnements, qui, par sa largeur, occupe bien l'espace et est facile à désinstaller pour la période hivernale.

Proposition

Malgré l'offre décrite ci-haut, il y a un manque de places de stationnement pour vélo. Sur un horizon de 10 ans et à un rythme de 10 % par année, l'arrondissement doublera leur nombre, 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. Il s'agit d'implanter 150 places de stationnement à chaque année de 2009 à 2018.

Responsabilités

Planification, aménagement et entretien, représentations auprès de la Ville et de Stationnement de Montréal.

Partenaires

Ville de Montréal, Vélo Québec, Stationnement de Montréal.

Gouvernance

Arrondissement du Plateau-Mont-Royal.

Démarche

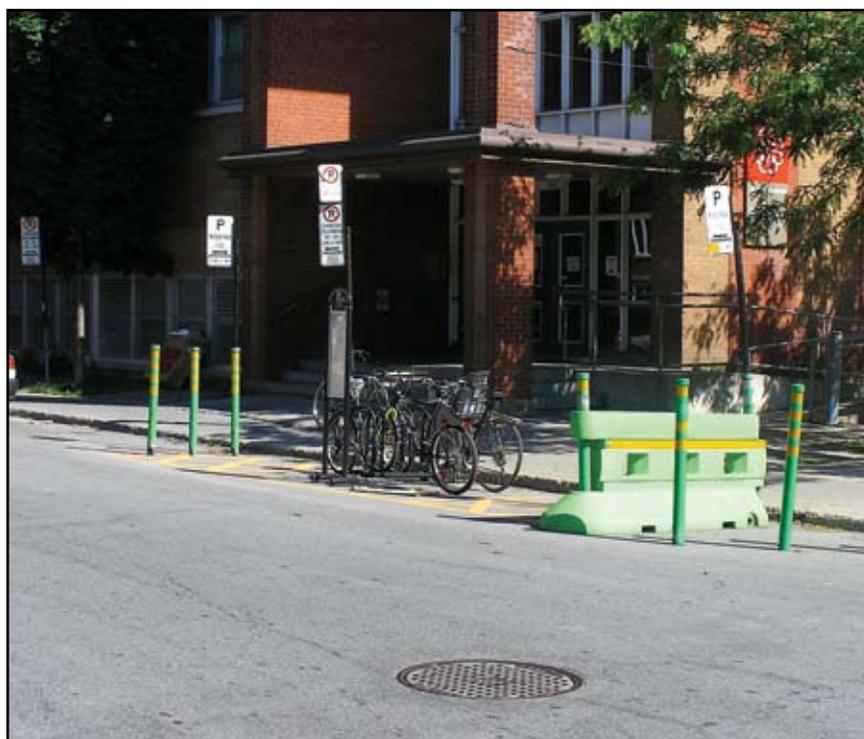
Cibler les principaux axes d'attraction de l'arrondissement ainsi que les stationnements à vélo les plus utilisés.

Échéancier : 2009 à 2018



Orientations

• Prioriser le transport durable



6. Dans l'action (suite)



29

**Adopter
une politique
encadrant
l'établissement
de places de
stationnement
pour vélos par
des tiers**

Objectif # 4

Améliorer l'attrait du vélo comme mode de déplacement

Actions liées

Action # 28

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

Action # 30

Augmenter l'offre de places de stationnement (pour vélo) permanentes

Action # 31

Encourager l'implantation d'un système de location de vélo en libre-service

Action # 32

Uniformiser les supports et les stationnements à vélo



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.

Commentaire

Cette politique vient compléter la règle d'urbanisme de l'arrondissement obligeant toute nouvelle construction résidentielle à munir chaque logement d'un espace de stationnement pour vélo.

Proposition

L'arrondissement va élaborer une politique pour encadrer l'installation de ces places par les propriétaires résidentiels, les développeurs immobiliers ainsi que les propriétaires d'immeubles commerciaux et institutionnels.

Responsabilités

Élaboration et rédaction de la politique, représentations auprès de la Ville.

Partenaires

Ville de Montréal, Vélo Québec.

Gouvernance

Arrondissement du Plateau-Mont-Royal.

Démarche

Amendement à proposer au Règlement sur l'occupation du domaine public, communication avec la population.

Échéancier : 2009 à 2011



Orientations

- Prioriser le transport durable

30

Augmenter l'offre de places permanentes de stationnement pour vélo

Objectif # 4

Améliorer l'attrait du vélo comme mode de déplacement

Actions liées

Action # 10

Concevoir un aménagement particulier améliorant l'intermodalité avec le métro

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 stationnements pour vélo par des tiers

Action # 31

Encourager l'implantation d'un système de location de vélo en libre-service

Action # 32

Uniformiser les supports et les stationnements à vélo

Description

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. En ce qui concerne l'offre de places de stationnement pour vélos permanentes, l'arrondissement compte actuellement 300 supports permanents.

Commentaire

En 2007, un sondage mené auprès des cyclistes a permis de choisir un support à vélo pour remplacer les CP-7 utilisés sur les stationnements à vélo sur chaussée qui facilite le nettoyage des stationnements, qui, par sa largeur, occupe bien l'espace et est facile à désinstaller pour la période hivernale

Proposition

Au cours des trois prochaines années, l'arrondissement doublera le nombre de supports permanents - de type BO ou autre - sur ses trottoirs.

Responsabilités

Planification, aménagement et entretien, représentations auprès de la Ville.

Partenaires

Ville de Montréal, Vélo Québec.

Gouvernance

Arrondissement du Plateau-Mont-Royal.

Démarche

Cibler les principaux axes d'attraction de l'arrondissement ainsi que les stationnements à vélo les plus utilisés.

Échéancier : 2009 à 2011



Orientations

- Prioriser le transport durable
- Améliorer la qualité de l'environnement urbain



6. Dans l'action (suite)



31

Encourager l'implantation du système de location de vélos BIXI

Objectif # 4

Améliorer l'attrait du vélo comme mode de déplacement

Actions liées

Action # 28

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

Action # 32

Uniformiser les supports et les stationnements à vélo



Description

À l'image de Lyon, Paris, Barcelone et autres, Stationnement de Montréal implantera ce printemps un service de vélos offerts en libre-service à Montréal. Sur le territoire de l'arrondissement, cela signifie l'installation d'une centaine de stations de vélos en libre service (BIXI).

Commentaire

La localisation des stations de location BIXI doit tenir compte de la protection offerte aux usagers.

Proposition

L'arrondissement facilitera l'installation de la centaine de stations BIXI sur le territoire.

Responsabilités

Émission des autorisations pour l'occupation du domaine public, représentations auprès de Stationnement de Montréal.

Partenaires

Ville de Montréal, Stationnement de Montréal.

Gouvernance

Stationnement de Montréal.

Démarche

Émettre les autorisations.

Échéancier : 2009 à 2010



Orientations

- Réduire le nombre de déplacements d'autos et de camions
- Prioriser le transport durable
- Limiter les nuisances liées aux véhicules motorisés
- Améliorer la qualité de l'environnement urbain

32

Uniformiser les supports et les stationnements pour vélos

Objectif # 4

Améliorer l'attrait du vélo comme mode de déplacement

Actions liées

Action # 10

Concevoir un aménagement particulier améliorant l'intermodalité avec le métro

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 stationnements pour vélo par des tiers

Description

Durant l'été 2007, un sondage mené auprès des cyclistes a permis de connaître leur appréciation de huit modèles différents de supports à vélo pour les stationnements à vélo sur chaussée. Le support répondant le mieux aux critères d'évaluation sera celui préconisé sur le territoire de l'arrondissement.

Proposition

L'uniformisation des supports à vélo s'effectuera graduellement suivant la durée de vie des équipements en place dans l'arrondissement.

Responsabilités

Planification, installation et entretien des supports.

Partenaires

Ville de Montréal, Vélo Québec.

Gouvernance

Arrondissement du Plateau-Mont-Royal

Démarche

Achat des équipements requis.

Échéancier : 2009 à 2012



Orientations

- Prioriser le transport durable
- Améliorer la qualité de l'environnement urbain



6. Dans l'action (suite)



33

**Promouvoir
les services
existants de
transport actifs
et collectifs**

Objectif # 5

Promouvoir l'utilisation des transports durables

Actions liées

Action # 34

Tenir un forum de développement d'initiatives novatrices de transport durable à tous les deux ans

Action # 35

Adopter une politique de transport durable à l'intention des employés

Description

Cet objectif vise à encourager et promouvoir le recours aux transports durables, c'est-à-dire aux modes de transport autres que l'auto-solo, par le biais de divers programmes incitatifs.

Proposition

L'arrondissement utilisera ses principaux outils de communication et d'affichage pour faire la promotion de moyens de transport alternatifs à l'automobile en solo.

Responsabilités

Planification et communication, représentations auprès de la Ville de Montréal et de divers partenaires.

Partenaires

Ville de Montréal.

Gouvernance

Arrondissement du Plateau-Mont-Royal.

Démarche

Recherche de partenaires de promotion.

Échéancier : 2009 à 2024



2009

2024

Orientations

- Prioriser le transport durable
- Réduire le nombre des déplacements d'autos et de camions
- Limiter les nuisances liées aux véhicules motorisés
- Améliorer la sécurité des déplacements actifs



34

Tenir des forums de développement d'initiatives novatrices de transport durable à tous les deux ans

Objectif # 5

Promouvoir l'utilisation des transports durables

Actions liées

Action # 33

Promouvoir les services existants de transports actifs et collectifs

Action # 35

Adopter une politique de transport durable à l'intention des employés

Proposition

L'arrondissement organisera à compter de 2011 et à tous les deux ans, un forum afin de faire le point sur les pratiques d'ici et d'ailleurs en matière de transport durable. Ces forums seront organisés en collaboration avec le milieu associatif intéressé par ces questions. De plus, l'arrondissement ajoutera une section dédiée aux idées, références, photos et articles à ce sujet sur son site Internet.

Ces forums seront aussi l'occasion de faire le point sur l'état d'avancement des actions du PDU.

Responsabilités

Planification, organisation et communication, représentations auprès de la Ville de Montréal et de diverses autorités compétentes.

Partenaires

Ville de Montréal, Vélo Québec, Centre d'écologie urbaine, Conseil régional de l'environnement, Maison Aurore, etc.

Gouvernance

Arrondissement du Plateau-Mont-Royal.

Démarche

Recherche de partenaires de promotion.

Échéancier : 2011, 2013, 2015, 2017, 2019, 2021, 2023



Orientations

- Prioriser le transport durable
- Réduire le nombre des déplacements d'autos et de camions
- Limiter les nuisances liées aux véhicules motorisés
- Améliorer la sécurité des déplacements actifs
- Améliorer la qualité de l'environnement urbain



6. Dans l'action (suite)



35

**Adopter
une politique
de transport
durable à
l'intention
des employés**

Objectif # 5

Promouvoir l'utilisation des transports durables

Actions liées

Action # 33

Promouvoir les services existants de transports actifs et collectifs

Description

Dans le cadre de ce PDU ainsi que du Plan de développement durable de la collectivité montréalaise dont il est à élaborer la planification locale, l'arrondissement, en tant qu'employeur, élaborera une politique interne pour ses employés.

Proposition

Afin de montrer l'exemple, l'arrondissement adoptera un programme pour faire en sorte que nos employés adoptent des comportements favorisant les transports durables.

Responsabilités

Planification, mise en place et communication des mesures adoptées, représentations auprès de la Ville de Montréal et d'entreprises de transport alternatif.

Partenaires

Ville de Montréal, entreprises de transport alternatif.

Gouvernance

Arrondissement du Plateau-Mont-Royal.

Démarche

Consultation des employés

Échéancier : 2011



Orientations

- Prioriser le transport durable
- Réduire le nombre des déplacements d'autos et de camions
- Limiter les nuisances liées aux véhicules motorisés
- Améliorer la sécurité des déplacements actifs
- Améliorer la qualité de l'environnement urbain



36

Créer et aménager une signature particulière autour des écoles

Objectif # 6

Améliorer la qualité des aménagements, la sécurité et l'environnement

Actions liées

Action # 3

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

Action # 6

Installer des stèles de rétroinformation de limite de vitesse

Action # 37

Créer une signature particulière autour des parcs

Action # 44

Sécuriser les intersections par le dégagement de 5 mètres

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 signalisation particulière autour de celles-ci, l'arrondissement sensibilisera les automobilistes à la présence d'enfants.

Proposition

L'arrondissement complètera la mise en place de cette nouvelle « signature » comportant notamment des techniques d'affichage dans le quadrilatère de l'école Paul-Bruchési d'abord. Suivront, dans le Plan d'action 2009-2010, les écoles Saint-Louis-de-Gonzague et Louis-Hippolyte-Lafontaine. Ces expériences permettront de définir un cadre d'aménagement des abords de toutes les écoles primaires du territoire qui inclura, notamment :

- 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;
- Sécurisation des intersections par le dégagement de 5 m;
- Le réseau cyclable local et des places de stationnement pour vélo, etc.

Responsabilités

Planification, coordination et mise en place, communication, représentations auprès de la Ville, du SPVM, de la STM et de la CSDM.

Partenaires

Ville de Montréal, SPVM, CSDM.

Gouvernance

Arrondissement du Plateau-Mont-Royal.

Démarche

Consultation des partenaires et de la Division des études techniques de l'arrondissement.

Échéancier : 2009 à 2024



Orientations

- Améliorer la sécurité des déplacements actifs
- Améliorer la qualité de l'environnement urbain



6. Dans l'action (suite)



37

Créer et aménager une signature particulière autour des parcs

Objectif # 6

Améliorer la qualité des aménagements, la sécurité et l'environnement

Actions liées

Action # 3

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

Action # 6

Installer des stèles de rétroinformation de limite de vitesse

Action # 36

Créer une signature et aménager particulière autour des écoles

Action # 44

Sécuriser les intersections par le dégagement de 5 mètres



Description

Cette action vise également à atteindre l'objectif global de réduction des conflits entre les différents usagers qui gravitent autour des parcs et à démarquer les parcs au sein du paysage urbain environnant. Par le biais d'un affichage particulier autour de ceux-ci, l'arrondissement sensibilisera les automobilistes à la présence d'enfants.

Proposition

L'arrondissement commencera en 2011 la mise en place de cette nouvelle « signature » comportant notamment des techniques d'affichage. Cette expérience permettra de définir un cadre d'aménagement des abords de tous les parcs du territoire qui inclura, notamment :

- 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;
- Le réseau cyclable local et des places de stationnement pour vélo;
- À plus long terme, interrelier les parcs de l'arrondissement via un réseau vert.

Responsabilités

Planification, coordination et mise en place, communication, représentations auprès de la Ville, du SPVM et de la STM.

Partenaires : Ville de Montréal, SPVM.

Gouvernance

Arrondissement du Plateau-Mont-Royal.

Démarche

Concevoir cette signature particulière en parallèle avec celle des écoles.

Échéancier : 2013 à 2024



Orientation

- Améliorer la sécurité des déplacements actifs
- Améliorer la qualité de l'environnement urbain

38

Verdir le territoire à travers les différents projets

Objectif # 6

Améliorer la qualité des aménagements, la sécurité et l'environnement

Actions liées

Action # 36

Créer une signature particulière autour des écoles

Action # 37

Créer une signature particulière autour des parcs



Description

Les bienfaits de la plantation d'arbres et du verdissement sur la circulation et le comportement des automobilistes sont bien documentés. De plus, dans la foulée de l'adoption de la Politique de l'arbre par la Ville de Montréal, l'arrondissement souhaite accélérer le verdissement des rues sur son territoire.

Proposition

À l'exemple des récents aménagements effectués sur le boulevard Saint-Joseph (terre-plein) et sur le boulevard Saint-Laurent, l'arrondissement accélérera le verdissement des rues du Plateau-Mont-Royal.

Responsabilités

Planification et aménagement, représentations auprès de la Ville et de la STM.

Gouvernance

Arrondissement du Plateau-Mont-Royal.

Échéancier : 2009 à 2024



Orientation

Améliorer la qualité de l'environnement urbain

6. Dans l'action (suite)



39

Réaliser des « quartiers verts »

Objectif # 6

Améliorer la qualité des aménagements, la sécurité et l'environnement

Actions liées

Action # 18

Créer des zones de rencontre

Description

Un quartier vert est un espace urbain homogène, dont le réseau local est protégé du transit automobile, qui favorise les déplacements de proximité par des modes actifs, et qui est aménagé en vue de favoriser la vie de quartier. Le quartier doit inclure des murs ou des toits végétalisés, des plantations, espaces paysagers, fleurs, ruelles vertes ou champêtres, etc. Des liens doivent y être favorisés par l'action de ses résidants, commerçants et institutions.

Pour qu'un quartier vert réussisse, il faut la collaboration des citoyens, des marchands et des institutions du secteur concerné.

Commentaire

Les quartiers verts s'inscrivent dans une démarche de valorisation ou de revitalisation qui répondent à plusieurs critères de sélection et sont animés d'un engagement social des résidants du secteur concerné; au moins deux autres quartiers verts suivront d'ici 2024, soit un par district.

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 résidants.

Proposition

L'arrondissement initiera

le processus de mise en place d'un quartier vert dans le quadrilatère Milton Parc, dès l'été 2009, soit en réalisant les études d'impact et en informant les résidants, puis en désignant le secteur par sa signalisation et en y réaménageant le domaine public pour favoriser les transports actifs et collectifs et y restreindre la circulation automobile.

Parmi les gestes qui pourront être posés, mentionnons :

- 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.

Responsabilités

Planification, aménagement et communication, représentations auprès de la Ville de Montréal et des résidants et établissements riverains.

Partenaires

Ville de Montréal, STM, Centre d'écologie urbaine de Montréal, associations d'acteurs économiques ou de résidants.

Gouvernance

Arrondissement du Plateau-Mont-Royal.

Démarche

Effectuer les études requises et la concertation avec les résidants et acteurs socioéconomiques.

Échéancier : 2009 à 2023



Orientation

- Améliorer la qualité de l'environnement urbain



40

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

Objectif # 6

Améliorer la qualité des aménagements,
la sécurité et l'environnement

Actions liées

Action # 10

Concevoir un aménagement particulier améliorant l'intermodalité avec le métro

Action # 16

Augmenter le nombre de postes de taxis



Description

L'arrondissement lancera une démarche de réflexion avec les représentants du Bureau du taxi et du remorquage, avant d'augmenter le nombre de postes (voir l'action # 24), afin d'établir une politique d'aménagement de ces postes d'attente.

Commentaire

La mise en place effective des nouveaux postes d'attente débutera à compter de 2011.

Proposition

À raison de 10 % par année (sur la base du nombre de postes en 2007), l'aménagement des postes d'attente pour les taxis sera effectué de 2011 à 2020. Ces aménagements incluront notamment une signature aérienne par panneau, des bancs, poubelles, cendriers, revêtement sur la chaussée et marquage au sol spécifiques.

Responsabilités

Planification et mise en place, représentations auprès du Bureau du taxi et du remorquage ainsi que de la Ville de Montréal.

Partenaires

Bureau du taxi et du remorquage.

Gouvernance

Arrondissement du Plateau-Mont-Royal.

Démarche

Consultation des acteurs du milieu du taxi.

Échéancier : 2009 à 2021



Orientation

- Réduire le nombre de déplacements d'autos et de camions
- Prioriser le transport durable
- Améliorer la qualité de l'environnement urbain

6. Dans l'action (suite)



41

Définir des priorités dans l'application du Code de la sécurité routière

Objectif # 6

Améliorer la qualité des aménagements, la sécurité et l'environnement

Actions liées

Action # 42

Mener une campagne de sécurité routière annuelle

Description

Dans le cadre de rencontres annuelles de sécurité routière avec les représentants du SPVM, l'arrondissement peut favoriser la réalisation des actions prévues au Plan de déplacement urbain.



Commentaire

Le SPVM désire contribuer activement à l'amélioration du bilan routier.

Proposition

L'arrondissement vise la priorisation de certaines actions :

- Pour le camionnage : respect des limites de vitesse (30 km/h et 40 km/h), respect des routes de camionnage et respect des heures de livraison.
- Pour l'auto et la moto : respect des limites de vitesse (30 km/h et 40 km/h), respect des feux de circulation et des arrêts obligatoires et respect de la priorité accordée aux piétons engagés dans une traversée piétonne.
- Pour le vélo : respect de l'interdiction de rouler sur les trottoirs, respect des feux rouges et des traverses piétonnes et respect de la nécessité d'utiliser un système d'éclairage actif avant (blanc) et arrière (rouge) lorsque l'on roule la nuit.
- Pour le piéton : respect des feux rouges et respect de la traversée aux intersections.

Responsabilités

Coordination des rencontres annuelles, représentations auprès du SPVM.

Partenaire

SPVM

Gouvernance

SPVM

Démarche

Concertation avec le SPVM.

Échéancier : 2009, 2012, 2015, 2018, 2021, 2024



Orientation

- Prioriser le transport durable
- Limiter les nuisances liées aux véhicules motorisés
- Améliorer la sécurité des déplacements actifs

42

Mener une campagne de sécurité routière annuelle

Objectif # 6

Améliorer la qualité des aménagements,
la sécurité et l'environnement

Actions liées

Action # 5

Multiplier les opérations radars

Action # 7

Augmenter l'utilisation des panneaux radars
mobiles

Action # 41

Définir des priorités dans l'application du Code
de la sécurité routière

Description

Les principales règles du Code de la sécurité
routière doivent être rappelées aux usagers des
voies publiques.

Commentaire

Il est recommandé de concentrer l'utilisation de
moyens comme les opérations radars au moment
de telles campagnes de sensibilisation.

Proposition

L'arrondissement compte profiter des outils de
communication à sa disposition pour informer la



population afin de mener des campagnes de sensibilisation à la sécurité routière. Parmi ces outils, mentionnons le Répertoire des activités et des services, le site Internet, les arches des supports à vélo, les fûts des panonceaux de Stationnement de Montréal, les oriflammes et les stèles de rétro-information.

Les thématiques suivantes seront privilégiées : le respect des limites de vitesse, des feux de circulation et des arrêts obligatoires ainsi que des traverses piétonnes pour les automobiles et motocyclettes, le respect des limites de vitesse et des routes de camionnage pour les transporteurs, le respect de l'interdiction de circuler sur les trottoirs, des feux de circulation et du système d'éclairage lorsqu'on circule la nuit pour les vélos, ainsi que, finalement, le respect des feux de circulation et des traversées piétonnes pour les marcheurs.

Responsabilités

Planification, coordination et mise en place, représentations auprès de la Ville de Montréal, de Stationnement de Montréal et du SPVM.

Partenaires

Stationnement de Montréal, Ville de Montréal, SPVM.

Gouvernance

Arrondissement du Plateau-Mont-Royal.

Démarche

Concertation avec les principaux intervenants.

Échéancier : 2009 à 2024



Orientations

- Prioriser le transport durable
- Limiter les nuisances liées aux véhicules motorisés
- Améliorer la sécurité des déplacements actifs
- Améliorer la qualité de l'environnement urbain

6. Dans l'action (suite)



43

**Adopter
des mesures
pour encadrer
le transport
des marchandises**

Objectif # 6

Améliorer la qualité des aménagements, la sécurité et l'environnement

Actions liées

Action # 2

Adopter une politique d'apaisement de la circulation

Action # 41

Définir des priorités dans l'application du Code de la sécurité routière

Action # 44

Sécuriser les intersections par le dégagement de 5 mètres



Commentaire

Dans une perspective de développement durable, l'achat local est encouragé par l'arrondissement. Le corollaire négatif de la disponibilité de la variété de produits et de services que l'on retrouve sur notre territoire, c'est que ces produits doivent être livrés par camion. Les modifications aux pratiques de livraison des marchandises ne doivent pas nuire à la vitalité économique et à la diversité des produits qu'on trouve dans l'arrondissement tout en permettant la flexibilité nécessaire à l'adoption des parcours et horaires en pratique à l'échelle métropolitaine.

Proposition

L'arrondissement propose d'adopter un règlement limitant la livraison commerciale à la période de 7 h à 11 h le matin. En tenant compte des routes de camionnage régies par le MTQ, l'arrondissement imposera des limites à la taille des camions pouvant utiliser les rues du réseau local sur son territoire.

Par ailleurs, l'arrondissement s'assurera du respect du règlement interdisant le ramassage des déchets entre 21 h et 8 h.

Responsabilités

Planification et adoption du règlement, représentations auprès de la Ville de Montréal et du SPVM.

Partenaires

SPVM.

Gouvernance

Arrondissement du Plateau-Mont-Royal.

Démarche

Concertation avec les principaux intervenants.

Échéancier : 2010 à 2013



Orientation

- Limiter les nuisances liées aux véhicules motorisés
- Améliorer la qualité de l'environnement urbain

44

Sécuriser les intersections par le dégagement de 5 mètres

Objectif # 7

Repenser la gestion du stationnement

Actions liées

Action # 18

Créer des zones de rencontre

Description

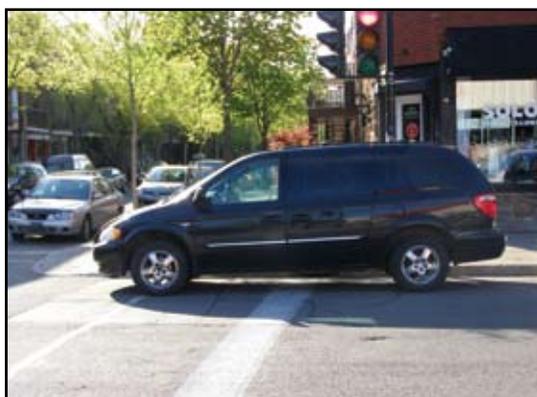
L'article 386 du Code de la sécurité routière qui interdit le stationnement à moins de cinq (5) mètres des intersections n'est actuellement pas appliqué. Or, cet article vise à sécuriser les intersections en permettant un dégagement visuel adéquat à la sécurité des usagers des trottoirs et des voies publiques. Grâce à cette action, l'arrondissement souhaite mettre en place des dispositifs qui forceront les automobilistes à respecter la distance de stationnement réglementaire

Commentaire

On constate que cette disposition du Code n'est pratiquement pas appliquée sur l'île de Montréal et l'installation de dispositifs physiques empêchera directement le stationnement en attendant une action concertée des différentes villes de l'agglomération et du MTQ.

Proposition

L'arrondissement marquera la chaussée distinctement et apposera une signalisation verticale pour décourager les automobilistes fautifs et équipera ou aménagera ses 674 intersections, à raison de 50 par année d'ici 2017, de saillies de trottoirs, de stationnements pour vélos et de bacs à fleurs. Afin de répondre à l'exigence des 50 intersections par année, l'arrondissement débutera par 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 seront ajoutées dans le cadre des projets d'aménagement, tels des saillies de trottoirs, ou dans le cadre du Programme de réfection routière annuel.



La priorisation prévue est la suivante :

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.

Responsabilités

Planification, installation et entretien des aménagements, représentations auprès de Stationnement de Montréal.

Partenaires

Ville de Montréal, Stationnement de Montréal, STM et MTQ.

Gouvernance

Arrondissement du Plateau-Mont-Royal.

Démarche

Identifier et procéder à une hiérarchisation des intersections devant faire l'objet d'une intervention selon les besoins, en commençant par les endroits fréquentés par les usagers plus vulnérables.

Échéancier : 2009 à 2018



Orientations

- Améliorer la sécurité des déplacements actifs
- Limiter les nuisances liées aux véhicules motorisés

6. Dans l'action (suite)



45

Moduler la tarification du stationnement automobile

Objectif # 7

Repenser la gestion du stationnement

Actions liées

Action # 47

Optimiser l'offre de stationnement automobile

Action # 49

Encourager l'utilisation de véhicules moins énergivores

Description

Selon une formule de gestion de la demande, l'arrondissement souhaite maximiser la rotation des véhicules dans les places de stationnement situées sur les rues commerciales de l'arrondissement afin d'aider aux commerces locaux.

Commentaire

La tarification du stationnement consiste en fait à « louer » de l'espace public (la rue) pour une activité privée (stationner son auto). De la même façon que tous les logements ne se louent pas au même prix (en fonction du caractère désirable du logement), les espaces de stationnement n'ont pas tous la même valeur aux yeux de l'automobiliste.



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

Proposition

Grâce aux nouvelles bornes électroniques, l'arrondissement utilisera les données collectées par Stationnement de Montréal pour réaliser une étude globale du stationnement sur son territoire et pour adopter des tarifs de stationnement différenciés selon l'endroit, l'heure, la journée, la durée, etc. Cette étude devrait analyser les besoins en stationnement, caractériser et analyser les objectifs de l'arrondissement en la matière, définir une politique qui tienne compte de la tarification des espaces pour établir une cohérence et déterminer les modalités d'application d'une tarification modulée.

La tarification modulée ne vise pas une augmentation des recettes : c'est une opération à somme nulle. Les périodes et les endroits les moins fréquentés voient leurs tarifs diminuer et les périodes et les endroits plus fréquentés voient leurs tarifs augmenter.

Responsabilités

Réalisation de l'étude et application de la politique, représentations auprès de Stationnement de Montréal.

Partenaires

Stationnement de Montréal, résidents.

Gouvernance

Arrondissement du Plateau-Mont-Royal.

Démarche

En attendant la réalisation de l'étude, l'arrondissement peut appliquer d'autres recommandations de Stationnement de Montréal.

Échéancier : 2012 à 2013



Orientations

- Prioriser le transport durable
- Limiter les nuisances liées aux véhicules motorisés

46

Étendre le stationnement tarifié sur rue

Objectif # 7

Repenser la gestion du stationnement

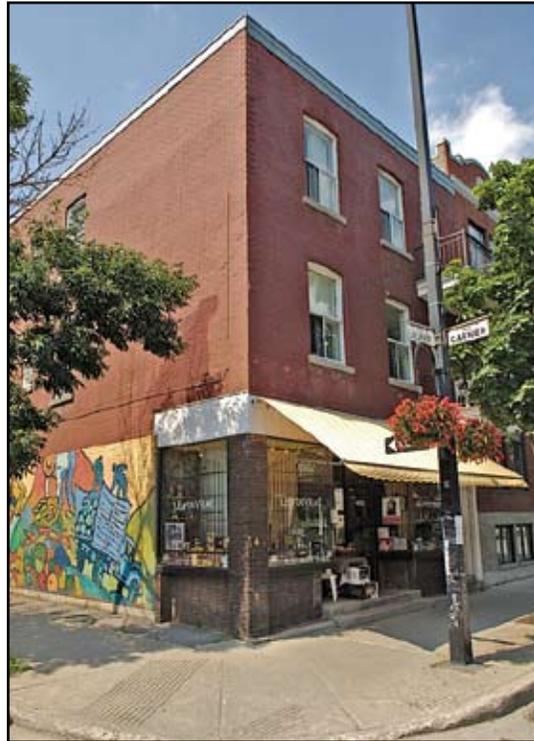
Actions liées

Action # 47

Optimiser l'offre de stationnement automobile

Action # 48

Augmenter l'offre de stationnements réservés à l'autopartage



Description

Les parcomètres ayant pour fonction de permettre la rotation de l'utilisation des places de stationnement dans les rues qui comportent des destinations commerciales, l'arrondissement étendra la mise en place de parcomètres dans de telles rues. Les recettes recueillies seront affectées à la réalisation des actions du PDU.

Commentaire

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

Proposition

L'arrondissement propose d'appliquer les recommandations de Stationnement de Montréal et de tarifier les emplacements situés sur les rues identifiées dans l'Étude de fréquentation et d'achalandage de Stationnement de Montréal.

Responsabilités

Représentations auprès de la Ville de Montréal et de Stationnement de Montréal.

Partenaires

Stationnement de Montréal.

Gouvernance

Stationnement de Montréal

Démarche

Procéder aux installations.

Échéancier : 2009 à 2010



Orientations

- Prioriser le transport durable
- Limiter les nuisances liées aux véhicules motorisés

6. Dans l'action (suite)



Optimiser l'offre de stationnement automobile

Objectif # 7

Repenser la gestion du stationnement

Actions liées

Action # 48

Augmenter l'offre de stationnements réservés à l'autopartage

Description

L'arrondissement compte plusieurs stationnements, à ciel ouvert ou couverts, sous-utilisés. L'objectif est de se réapproprier l'espace public à des fins autres que le stationnement et de réutiliser cet espace de surface pour favoriser les transports actifs et collectifs, les zones de rencontre, le verdissement, etc.



Commentaire

Une telle opération doit être à « somme nulle », c'est-à-dire que pour chaque place de stationnement créée en souterrain ou en stationnement étagé, une place sur rue est libérée au profit des transports actifs et collectifs ou pour du verdissement.

Proposition

L'arrondissement entreprend des négociations avec les propriétaires et gestionnaires de stationnement à ciel ouvert ou couverts pour que ceux-ci affectent une partie des espaces au stationnement de longue durée ou incitatif. De plus, l'arrondissement agira, par sa réglementation, pour inciter la construction de stationnements étagés ou souterrains, afin de se réapproprier les espaces publics de surface.

Responsabilités

Planification, négociation et communication, représentations auprès de la Ville de Montréal, de Stationnement de Montréal et de représentants du milieu (propriétaires de stationnements).

Partenaires

Stationnement de Montréal, propriétaires et gestionnaires de stationnement..

Gouvernance

Arrondissement du Plateau-Mont-Royal.

Démarche

Consultation des résidents des secteurs concernés.

Échéancier : 2009 à 2024



2009

2024

Orientations

- Prioriser le transport durable
- Limiter les nuisances liées aux véhicules motorisés

48

Augmenter l'offre de stationnements réservés à l'autopartage

Objectif # 7

Repenser la gestion du stationnement

Actions liées

Action # 47

Optimiser l'offre de stationnement automobile



Description

L'arrondissement compte seulement 33 emplacements réservés à l'autopartage sur rue ou sur le domaine public et souhaite augmenter leur nombre de façon très substantielle.

Commentaire

Le message aux représentants d'entreprises d'autopartage doit être clair : demandez des places de stationnement sur rue et vous les recevrez.

Proposition

L'arrondissement propose d'adopter un règlement pour encourager les propriétaires de terrains privés à fournir des places de stationnement réservées exclusivement à l'autopartage à l'exemple du règlement qui force les constructeurs résidentiels à fournir une place de stationnement pour vélo pour chaque nouveau logement.

Responsabilités

Planification, négociation et communication, représentations auprès de la Ville de Montréal, de Stationnement de Montréal et de représentants du milieu (propriétaires de stationnements).

Partenaires

Stationnement de Montréal, propriétaires et gestionnaires de stationnement..

Gouvernance

Arrondissement du Plateau-Mont-Royal.

Démarche

Consultation des résidents des secteurs concernés.

Échéancier : 2009 à 2024



Orientations

- Prioriser le transport durable
- Limiter les nuisances liées aux véhicules motorisés

6. Dans l'action (suite)



49

**Encourager
l'utilisation
de véhicules
moins énergivores**

Objectif # 7

Repenser la gestion du stationnement

Actions liées

Action # 45

Moduler la tarification du stationnement automobile

Action # 46

Étendre le stationnement tarifié sur rue

Action # 47

Optimiser l'offre de stationnement automobile



Description

L'arrondissement propose de favoriser le stationnement des petites voitures et de celles qui ont une faible consommation énergétique dans certains secteurs du territoire.

Commentaire

Malgré des effets positifs, la réduction de l'offre de stationnement est à utiliser avec la plus grande prudence et mérite d'être analysée plus en détail.

Proposition

Dans le cadre de l'étude globale du stationnement sur son territoire que l'arrondissement effectue, celle-ci permettra à l'arrondissement de déterminer des modalités d'application d'une tarification modulée et de développer les façons de moduler le coût des vignettes SRRR pour tenir compte de la consommation d'essence du véhicule. Si besoin est, l'arrondissement fera les représentations auprès des législateurs pour obtenir le pouvoir d'effectuer une telle modulation. Les recettes recueillies seront affectées à la réalisation des actions du PDU.

Responsabilités

Planification, négociation et communication, représentations auprès de la Ville de Montréal, de Stationnement de Montréal.

Partenaires

Ville de Montréal, Stationnement de Montréal.

Gouvernance

Arrondissement du Plateau-Mont-Royal.

Démarche

Consultation des résidents ainsi que des sociétés de développement commercial des secteurs concernés.

Échéancier : 2012 à 2024



Orientations

- Prioriser le transport durable
- Limiter les nuisances liées aux véhicules motorisés



Annexe I



Échéancier 2009-2024



Objectifs Action	Description	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	
1	Année de réalisation du 1er PDU Fixer la vitesse par défaut à 30 km/h en dehors du réseau artériel Adopter une politique d'apaisement de la circulation Poursuivre l'implantation de mesures d'apaisement de la circulation Adopter des mesures influençant ou contraignant la circulation automobile Multiplier les opérations radar Installer des stèles de rétroinformation de limite de vitesse Augmenter l'utilisation des panneaux radars mobiles Optimiser la synchronisation des feux de circulation sur le réseau artériel Améliorer la géométrie des intersections entre le réseau artériel et le réseau local																	
2		Concevoir un aménagement particulier améliorant l'intermodalité avec le métro																
2		Aménager le pourtour de la station de Métro Mont-Royal																
2		Aménager le pourtour de la station de Métro Laurier sud																
2		Aménager le pourtour de la station de Métro Sherbrooke est																
2		Aménager le pourtour de la station de Métro Sherbrooke ouest																
2		Aménager le pourtour de la station de Métro Laurier nord																
2		Améliorer l'accessibilité au métro pour les poussettes et les fauteuils roulants																
2		Métro Sherbrooke																
2	Métro Mont-Royal																	
2	Métro Laurier																	
2	Améliorer l'accessibilité aux autobus et aux abribus en période hivernale																	
2	Améliorer le desserte intra-arrondissement par autobus																	
2	Conception des descentes locales en boucle																	
2	Implication pilote de la 511																	
2	Implantation pilote de la boucle sud																	
2	Aménager des voies réservées ou des mesures prioritaires pour autobus																	
2	Voie réservée ou prioritaire Papineau																	
2	Voie réservée ou prioritaire St-Urbain																	
2	Voie réservée ou prioritaire St-Joseph																	
2	Voie réservée ou prioritaire Mont-Royal																	
2	Voie réservée ou prioritaire Robitaille																	
2	Voie réservée ou prioritaire Delorme																	
2	Doter l'avenue du Parc d'un tramway																	
2	Bureau d'étude du Tramway de Montréal																	
2	Réalisation des études de faisabilité, puis des travaux																	
2	Augmenter le nombre de postes de taxis																	
2	Augmenter et aménager des postes de taxi (+ 20% que 2007)																	
2	Augmenter et aménager des postes de taxi (+ 20% que 2007)																	
2	Augmenter et aménager des postes de taxi (+ 20% que 2007)																	
2	Augmenter et aménager des postes de taxi (+ 20% que 2007)																	
3	Rendre piétonnes des rues ou tronçons de rue																	
3	Aménager des zones de rencontre																	
3	Ave Mont-Royal section entre St-Denis et St-Hubert																	
3	Zone de rencontre II																	
3	Zone de rencontre II																	
3	Zone de rencontre II																	
3	Créer un réseau d'axes verts																	
3	Augmenter la qualité et la quantité des infrastructures et des équipements pour les piétons																	
3	Aménager des trottoirs qui mesurent au moins 1,8 m																	
3	Appliquer le règlement en regards des vélos épavés																	
3	Implanter des dispositifs sonores aux feux piétons																	



Annexe II



Lexique des abréviations



ADM

Aéroports de Montréal (ADM) est une société à but non lucratif et sans capital-actions responsable de la gestion, de l'exploitation et du développement de l'Aéroport international Pierre-Elliott-Trudeau et de l'Aéroport international en vertu d'un bail d'une durée de 60 ans conclu avec Transports Canada en 1992. Aéroports de Montréal est régie par un conseil d'administration formé de 14 membres, dont trois sont nommés par la Chambre de commerce du Montréal métropolitain, un par le Gouvernement du Québec, deux par le Gouvernement du Canada, cinq par la Communauté métropolitaine de Montréal, deux par le Conseil d'administration pour représenter les consommateurs et le milieu syndical; le quatorzième membre est le président-directeur général d'ADM.

AHNMR

Le territoire formant l'Arrondissement historique et naturel du mont Royal, s'est vu attribué par décret du Conseil des ministres, le 11 mars 2005, le double statut d'arrondissement historique et naturel, un fait sans précédent au Québec.

Une table d'information réunit des représentants des milieux associatifs, corporatifs et municipaux, directement touchés par l'avenir du mont Royal, ainsi que de nombreux observateurs, notamment gouvernementaux afin d'en assurer un développement harmonieux, de favoriser sa mise en valeur et la conservation de ses éléments distinctifs.

AMT

L'Agence métropolitaine de transport (AMT), créée le 1er janvier 1996, est une agence gouvernementale à vocation métropolitaine qui relève du ministre des Transports du Québec. Son territoire regroupe 83 municipalités et la réserve indienne de Kahnawake ; il s'étend de Saint-Jérôme à Saint-Jean-Baptiste dans l'axe nord/sud et de Hudson à Contrecoeur dans l'axe est/ouest.

L'AMT a notamment pour mission d'accroître les services de transport collectif afin d'améliorer l'efficacité des déplacements des personnes dans la région métropolitaine de Montréal. Elle exploite 5 lignes de trains de banlieue, un autobus express métropolitain, 16 terminus, 60 stationnements incitatifs et 85 km de voies réservées dans la région métropolitaine de Montréal. De plus, l'AMT participe au financement de l'exploitation des services des 14 organismes de transport de la région et des 9 organismes de transport adapté participant au projet d'intégration des services.

ATC

Les origines de l'Association des transports du Canada (ATC) remontent à 1914, avec la création de l'Association canadienne des bonnes routes (ACBR). L'ATC est une association d'envergure nationale dont la mission est de promouvoir la sécurité, la sûreté, l'efficacité, l'efficacé et le respect de l'environnement dans le cadre de la prestation de services financièrement durables de transport, le tout à l'appui des objectifs sociaux et économiques du Canada.

L'ATC est une tribune neutre de collecte et d'échange d'idées, d'informations et de connaissances à l'appui de l'élaboration de lignes directrices techniques et de bonnes pratiques. Son conseil d'administration compte environ 25 membres qui s'intéressent chacun à une facette particulière du secteur canadien des transports. Dépendant des dispositions applicables du Règlement intérieur de l'Association, ces administrateurs sont soit élus, soit nommés et ils proviennent des ministères des Transports fédéral, provinciaux et territoriaux membres de l'ATC, des administrations municipales, du secteur privé, d'associations et d'institutions universitaires.

ATUQ

L'Association du transport urbain du Québec (ATUQ) est un organisme de concertation et de représentation publique et politique qui a pour mandat d'assurer la promotion du transport collectif et la défense des intérêts de ses membres auprès du public, des partenaires de l'industrie ainsi que des différentes instances gouvernementales.

L'ATUQ regroupe les neuf sociétés de transport en commun du Québec qui sont toutes régies par la même loi, la Loi sur les sociétés de transport en commun. Le conseil d'administration est donc composé de 18 membres, soit le président et le directeur général de chacune des sociétés de transport.

BAC

Créé en 1964, le Bureau d'assurance du Canada (BAC) est l'association sectorielle nationale qui représente les assureurs habitation, automobile et entreprise du Canada. Ses sociétés membres représentent près de 95 % du marché de l'assurance de dommages au Canada, l'assurance privée souscrite pour les habitations, automobiles et entreprises au Canada.

BTR

Le Bureau du taxi et du remorquage (BTR) a été créé en 1986 issu de la volonté du gouvernement du Québec de décentraliser les responsabilités reliées au contrôle de l'industrie du taxi. Le mandat confié au Bureau du taxi lui demandant d'oeuvrer en lien direct avec l'industrie, se traduit en 1987 par la mise en place d'une table de concertation réunissant les différents intervenants ainsi que par une réglementation reflétant les préoccupations réelles de cette industrie.

Depuis 1995, le Bureau du taxi est mandataire de la Société d'assurance automobile (SAAQ), lui permettant d'offrir un concept de comptoir unique à sa clientèle taxi ainsi qu'à la population du territoire qu'il dessert. En 2003, le Bureau étend sa juridiction et encadre maintenant les activités de dépannage et de remorquage à Montréal.

CAM

La Carte Autobus-Métro (CAM) est valide pour une quantité illimitée de trajets pour la période (mois ou semaine) où elle est émise.

CEVEQ

Le Centre d'expérimentation des véhicules électriques du Québec (CEVEQ), qui a tout récemment changé de nom en Centre National du Transport Avancé (CNTA) afin de mieux répondre à sa nouvelle mission, est constitué en corporation à but non-lucratif et agit pour le développement, la coordination et la mobilisation de tous les acteurs du milieu du transport terrestre avancé. Il favorise le développement et le déploiement des innovations technologiques; le développement et l'évolution des entreprises et des organismes dans ce secteur; et s'assure de la prise en charge des enjeux communs et des projets.

CIT

Les Conseils intermunicipaux de transport (CIT) sont des organismes publics de transport en commun en région.

CITM

Le Conseil interrégional pour le transport des marchandises (CITM) est formé des décideurs de l'industrie, des gouvernements, des administrations locales, des milieux socio-économiques et chapeauté par les Conférences régionales des élus de Montréal, de Lanaudière, des Laurentides, de Laval, de Longueuil, de Montérégie-Est et de la Vallée-du-Richelieu. Il a pour mission principale la réalisation du Plan d'action stratégique pour le transport des marchandises 2001-2006.

CMM

Créée le 1er janvier 2001, la Communauté métropolitaine de Montréal est un organisme de planification, de coordination et de financement qui regroupe 82 municipalités. Elle compte une population de 3,6 millions de personnes réparties sur un territoire de 4360 kilomètres carrés.

Les affaires de la Communauté sont dirigées par un conseil de 28 membres composé des personnes suivantes et est présidé par le maire de la Ville de Montréal.

CRT

Les Conseils régionaux de transport (CRT) sont des organismes publics de transport en commun en région.

CITM

Le Conseil interrégional pour le transport des marchandises (CITM) est formé des décideurs de l'industrie, des gouvernements, des administrations locales, des milieux socio-économiques et chapeauté par les Conférences régionales des élus de Montréal, de Lanaudière, des Laurentides, de Laval, de Longueuil, de Montérégie-Est et de la Vallée-du-Richelieu. Il a pour mission principale la réalisation du Plan d'action stratégique pour le transport des marchandises 2001-2006.

DSP

La Direction de la santé publique (DSP) régit les lois sur la santé publique, sur la santé et la sécurité du travail et sur les services de santé et les services sociaux. Elle a, notamment, produit une étude pour une approche globale de la sécurité routière dans un mémoire préparé à l'occasion de l'étude des projets de lois no 42 et no 55 (5 décembre 2007)

PDTU

Le Programme de démonstration en transport urbain (PDTU) est une initiative de Transports Canada qui fait partie du Plan d'action 2000 du gouvernement du Canada sur le changement climatique visant, entre autres, à réduire les émissions atmosphériques du secteur des transports et faire en sorte que les activités du Ministère soient conformes aux lois environnementales, aux politiques et aux pratiques exemplaires fédérales.

PQTC

La Politique québécoise du transport collectif (PQTC), adoptée par le gouvernement du Québec, fixe comme cible une augmentation de l'achalandage du transport en commun de 8 % d'ici 2012. Cette augmentation permettra au transport en commun d'accroître sa part, par rapport à l'ensemble des modes de transport des personnes.

Lexique des abréviations (suite)



SAAQ - Société de l'assurance automobile du Québec

La Société de l'assurance automobile du Québec relève du ministre des Transports du Québec.

Juridiquement, la Société est une personne morale de droit public au sens du Code civil du Québec. Elle jouit des droits et privilèges d'un mandataire du gouvernement et a pour mission d'intervenir sur les trois plans suivants : la prévention, le contrôle et la réparation.

SLR

L'implantation d'un Système léger sur rail (SLR) ou tramway sur plusieurs artères est une des priorités du Plan de transport 2008 - Réinventer Montréal. Ce type de service est particulièrement adapté aux secteurs urbains où on retrouve une densité et une diversité d'activités générant une forte demande de déplacements de courte ou de longue distance.

SRRR

L'appellation Stationnement sur rue réservée aux résidents (SRRR) est un programme visant à réserver un espace de stationnement aux résidents d'un secteur donné. Le permis est délivré sous forme d'une vignette et permet au titulaire un accès prioritaire selon une grille horaire affichée.

STI

L'expression Systèmes de transport intelligents (STI) désigne une vaste gamme de techniques appliquées aux transports pour rendre les réseaux plus sûrs, plus efficaces, plus fiables et plus écologiques sans avoir nécessairement à modifier matériellement l'infrastructure existante. La gamme des technologies en jeu comprend l'informatique et les technologies des capteurs, des systèmes de contrôle et des communications.



Annexe III



Remerciements



Le conseil d'arrondissement désire remercier des gens sans qui le Plan de déplacement urbain n'aurait pu voir le jour.

Les organismes rencontrés dans le cadre de consultations

- Association des gens d'affaires de la rue Rachel
- Association du Village Hellénique de l'avenue du Parc
- Bureau du taxi et du remorquage
- Centre d'écologie urbaine de Montréal
- Centre de la petite enfance Alexis le Trotteur (représentant les CPE du Plateau à la table Autour des Familles)
- Coalition pour le maintien dans la communauté (COMACO)
- Comité de la rue Rivard
- Comité de parents de l'école Louis-Hippolyte-Lafontaine
- Comité du milieu associatif des personnes handicapées
- Commission scolaire de Montréal (CSDM)
- Communauto inc.
- Conférence régionale des Élus de Montréal (CRÉ)
- Conseil régional de l'environnement (CRE)
- Direction de la santé publique de Montréal-Centre (DSP)
- ENvironnement JEUnesse (ENJEU)
- Équiterre
- Forum jeunesse de l'île de Montréal (FJÎM)
- Maison d'Aurore
- Ministère des Transports du Québec (MTQ)
- Mont-Royal avenue verte
- Option Transport Durable
- Service de police de la Ville de Montréal (SPVM) : postes de quartier 37 et 38
- Service de sécurité incendie Montréal (SSIM)

- Société de développement commercial de l'avenue du Mont-Royal
- Société de développement commercial du boulevard Saint-Laurent
- Société de transport de Montréal (STM)
- Société en commandite Stationnement de Montréal
- Transport 2000 Québec
- Ubisoft
- Urgence Santé
- Vélo Québec
- Voyagez Futé Montréal

Les membres de la Commission de la sécurité urbaine et de la circulation

- Robert Boivin, président
- Huguette Loubert, vice-présidente
- Pierre-Alain Cotnoir, vice-président
- Denise Babin
- Cédric Bachmann
- Julien Demers
- Anne Labelle
- Charles-Olivier Mercier
- Jean-Pierre Paquet
- Luc Forget
- Michel Agnaieff, secrétaire de la commission

Les individus et les groupes qui ont présentés des mémoires à la Commission de la sécurité urbaine et de la circulation

- Marie Des Roches
- Michèle Frappier
- Sylvie Paquerot et Denis Langlois
- Michael Hendricks
- Jeanne Schoenwandt

- Louis Senécal
- Conseil d'établissement de l'école Louis-Hippolyte-Lafontaine (François Gosselin)
- Jayne Engle-Warnick
- Susan Baldwin
- Comité des citoyens du Mile-End (Richard Ryan)
- Claude Dumont
- Comité du milieu associatif des personnes handicapées (Mathilde Le Bouëdec et Mathieu Noël)
- Claudine Lefort
- Ginette Boivin
- Sandrine Le Tacon
- Isabelle Rochat
- Pierre Dodin et Catherine Bourgault-Poulin
- Maison d'Aurore (Isabelle Gaudette)
- Comité de circulation du Plateau-Mont-Royal (Irène Johnson)
- Les voisins de la rue Berri (Donna Ramacieri)
- Comité des résidents de l'avenue Christophe-Colomb (Gabriel Deschambault)
- Voyagez Futé (Benoit Tessier)
- Bernard Saint-Yves
- Joseph Bellerose
- Gregory Mikkelson
- Yves Dandurand
- Communauto (Marco Viviani)
- Pierre Blanc
- Vélo Québec Association (Jean-François Pronovost)
- Normand Beaumier
- Centre d'écologie urbaine de Montréal (Dominique Sorel et Annie Rochette)
- Société de développement de l'avenue du Mont-Royal (Michel Depatie)
- Transport 2000 Québec (Justin Bur)
- Le comité des résidents de la rue Rivard (Pierre-Yves Bernard)
- Bruno Dubuc
- Luc Ferrandez
- Owen Rose
- Jules Auger
- Robert Desvignes
- Daniel Sanger
- Peter Harris
- Conseil régional de l'environnement de Montréal et Coalition pour la réduction et l'apaisement de la circulation (CRAC) (Daniel Bouchard)



Annexe IV



Bibliographie



LIVRES

- BERGERON, Richard, Le livre NOIR de l'automobile, Hypothèse, 1999.
- CALLENBACH, Ernest, Écotopie, Opuscule, 1979.
- CHOAY, Françoise. L'urbanisme, utopias et réalités Une anthologie, Éditions du Seuil, 1965.
- CRITSER, Greg. Fat Land, Houghton Mifflin, 2003.
- GORZ, André, Michel Bosquet, Écologie et politique, Éditions du Seuil, 1974.
- GUTFREUND, Owen D. 20TH - Century Sprawl, Oxford, 2004.
- HOWARD KUNSTLER, James. The Long Emergency, Atlantic Monthly Press New York, 2005.
- HOWARD KUNSTLER, James. Home from Nowhere, Simon & Schuster, 1996.
- JAFFE, Hosea. Automobile, pétrole, impérialisme, Parangon/Vs, 2005.
- MINISTRE DE L'EQUIPEMENT DES TRANSPORTS ET DU TOURISME, Péage Urbain, Centre d'études des transports urbains, 1994.
- MCBRIDE, Jason, Alana Wilcox, Utopia: Towards a new Toronto, Coach House Book, Jason McBride & Alana Wilcox, 2005.
- RUSK, David, Cities Without suburbs, Published by The Woodrow Wilson Center Press, 1993
- RYBCZYNSKI, Witold, City Life, Witold Rybczynski, Harper Collins Publishers Ltd, 1943.
- SHOUP, Donald, The High Cost of Free Parking, Planners Press, 2004.

MÉMOIRE - RAPPORT

- Commission sur la circulation, Circulation dans l'arrondissement de Côte-des-Neiges, Notre-Dame-de-Grâce, Arrondissement Côte-des-Neiges, Notre-Dame-de-Grâce, 2008

RÉFÉRENCES INTERNET

- Active Living By Design:
www.activelivingbydesign.org New Urbanism à :
www.newurbanism.org



Annexe V



Liste des actions



Action # 1	Fixer la vitesse par défaut à 30 km/h en dehors du réseau artériel	Action # 15	Doter l'avenue du Parc d'un tramway
Action # 2	Adopter une politique d'apaisement de la circulation	Action # 16	Augmenter le nombre de postes de taxis
Action # 3	Poursuivre l'implantation de mesures d'apaisement de la circulation	Action # 17	Rendre des rues piétonnes
Action # 4	Adopter des mesures influençant ou contraignant la circulation automobile	Action # 18	Aménager des zones de rencontre
Action # 5	Multiplier les opérations radars	Action # 19	Créer un réseau d'axes verts
Action # 6	Installer des stèles de rétroinformation de limite de vitesse	Action # 20	Augmenter la qualité et la quantité des infrastructures et des équipements pour les piétons
Action # 7	Augmenter l'utilisation des panneaux radars mobiles	Action # 21	Appliquer l'interdiction de stationner à moins de 5 mètres d'une intersection
Action # 9	Améliorer la géométrie des intersections entre les réseaux artériel et local	Action # 22	Appliquer le règlement en regards aux vélos épaves
Action # 8	Optimiser la synchronisation des feux de circulation sur le réseau artériel	Action # 23	Implanter des dispositifs sonores aux feux piétons
Action # 9	Améliorer la géométrie des intersections entre le réseau artériel et le réseau local	Action # 24	Prolonger et améliorer le réseau cyclable
Action # 10	Concevoir un aménagement particulier améliorant l'intermodalité avec le métro	Action # 25	Créer un réseau cyclable à vocation locale
Action # 11	Améliorer l'accessibilité au métro pour les personnes à mobilité réduite, les personnes handicapées et les parents avec poussettes	Action # 26	Adapter le niveau de sécurité du réseau cyclable au type de circulation
Action # 12	Améliorer l'accessibilité aux autobus et aux aribus en période hivernale	Action # 27	Améliorer la signalisation aux abords des voies cyclables
Action # 13	Améliorer la desserte intra-arrondissement par autobus	Action # 28	Augmenter le nombre de places de stationnement pour vélo sur rue et hors rue aux diverses destinations
Action # 14	Aménager des voies réservées ou des mesures prioritaires pour autobus	Action # 29	Adopter une politique encadrant la mise en place de stationnements pour vélo par des tiers
		Action # 30	Augmenter l'offre de places de stationnement (pour vélo) permanentes
		Action # 31	Encourager l'implantation du système de location de vélos BIXI
		Action # 32	Uniformiser les supports et les stationnements à vélo

- Action # 33* Promouvoir les services existants de transport actifs et collectifs
- Action # 34* Tenir un forum de développement d'initiatives novatrices de transport durable à tous les deux ans
- Action # 35* Adopter une politique de transport durable à l'intention des employés
- 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
- Action # 44* Appliquer l'interdiction de stationner à moins de 5 mètres d'une intersection
- 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



PLAN DE DÉPLACEMENT urbain
du Plateau-Mont-Royal

