

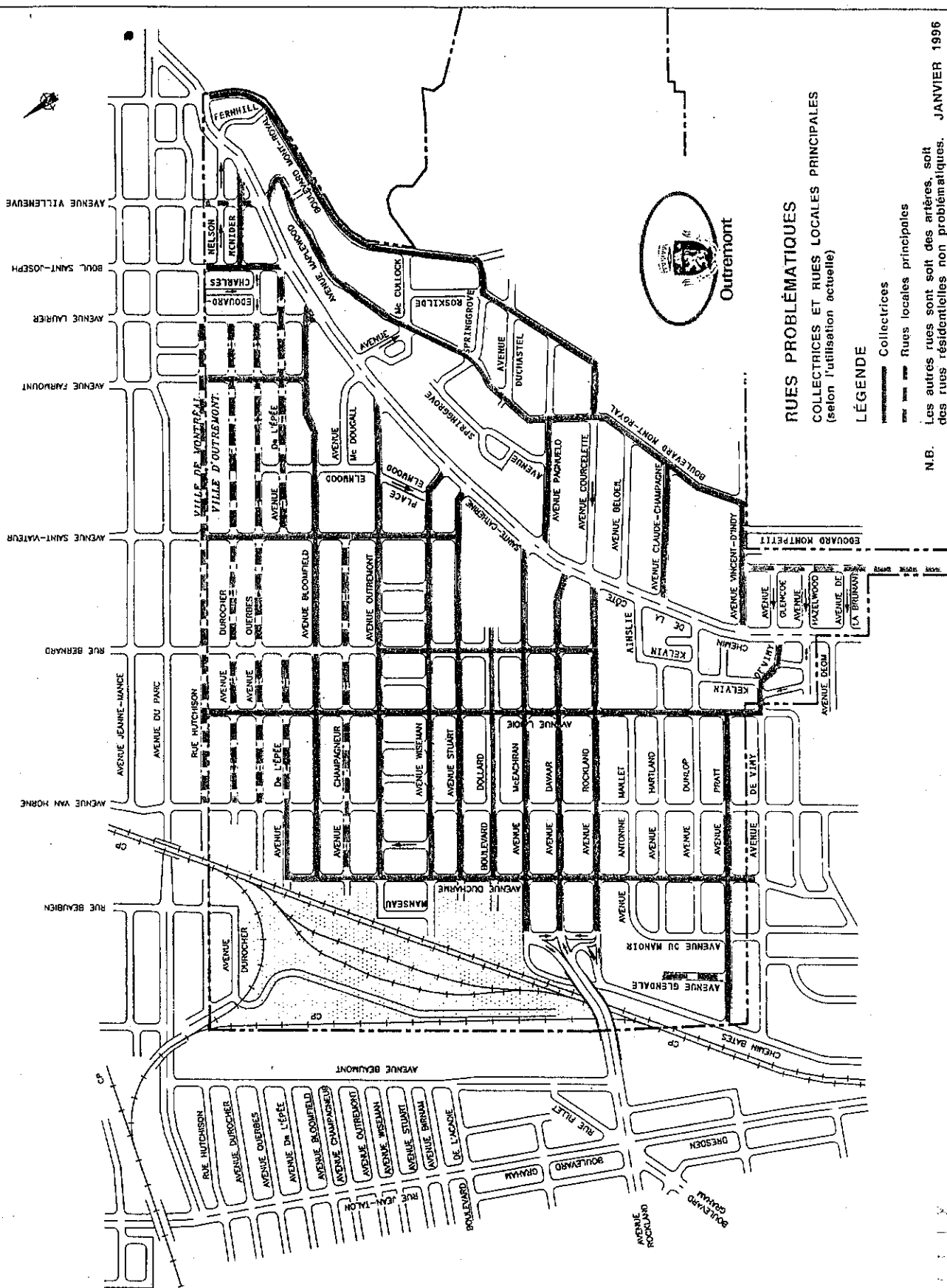
**ÉTUDE DE CIRCULATION
DANS LE TERRITOIRE DE LA VILLE D'OUTREMONT**

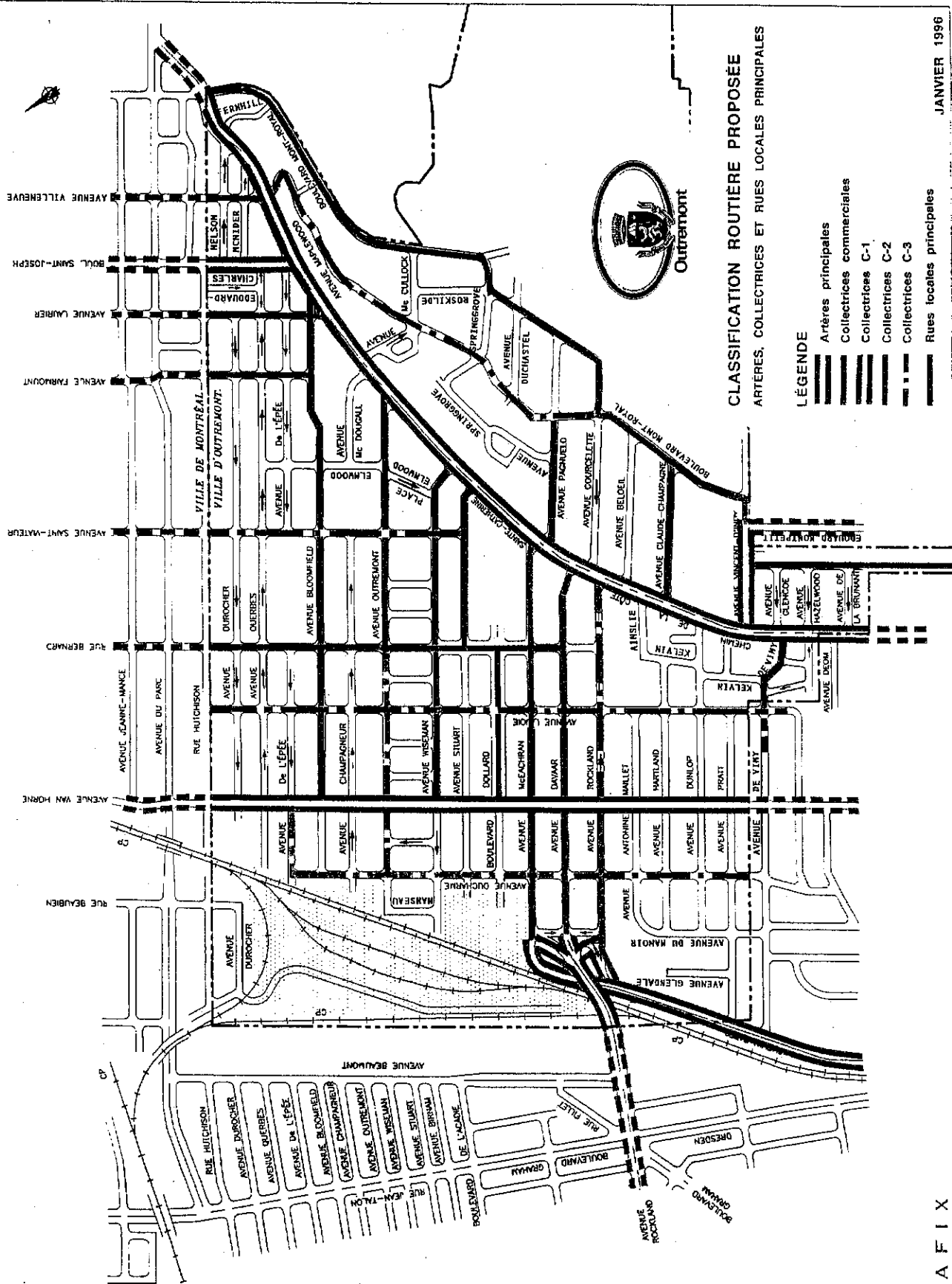
**SYNTHÈSE DE LA PROBLÉMATIQUE,
PLAN DIRECTEUR ET PLAN D'ACTION**

**DOCUMENT ACCOMPAGNANT LA PRÉSENTATION
AU COMITÉ PLÉNIER À L'HÔTEL DE VILLE
12 février 1996**

TABLE DES MATIÈRES

1.	INTRODUCTION	1
2.	SYNTHÈSE DE LA PROBLÉMATIQUE	2
2.1	LOCALISATION GÉOGRAPHIQUE	2
2.2	ÉVOLUTION DE LA POPULATION	2
2.3	OCCUPATION DU SOL ET GÉNÉRATEURS	3
2.3.1	Territoire d'Outremont	3
2.3.2	Générateurs importants à proximité	4
2.4	NUISANCES RELIÉES À LA CIRCULATION	5
2.4.1	Débits de circulation élevés	5
2.4.2	Circulation de transit dans les rues résidentielles	5
2.4.3	Origine et destination des déplacements sur le territoire d'Outremont	6
2.4.4	Vitesse élevée dans les rues résidentielles	7
2.4.5	Utilisation des ruelles	8
2.5	PROBLÈMES RELATIFS AU STATIONNEMENT	8
2.6	CIRCULATION DE CAMIONS ET DE MOTOCYCLETTES	9
2.7	PROBLÈMES DE SÉCURITÉ POUR LES PIÉTONS	10
2.8	ABSENCE DE PISTE CYCLABLE SUR LE TERRITOIRE D'OUTREMONT	10
3.	PLAN DIRECTEUR	11
3.1	CONTEXTE	11
3.2	OBJECTIFS	12
3.3	INTERVENTIONS	13
3.3.1	Interventions aux accès	14
3.3.2	Interventions dans les rues et secteurs	20
3.3.3	Autres interventions	24





CLASSIFICATION ROUTIÈRE PROPOSÉE

ARTÈRES, COLLECTRICES ET RUES LOCALES PRINCIPALES

L'ÉGENDE

- Arbres principaux**
- Collectif C-1**
- Collectif C-2**
- Collectif C-3**
- Rues locales principales**

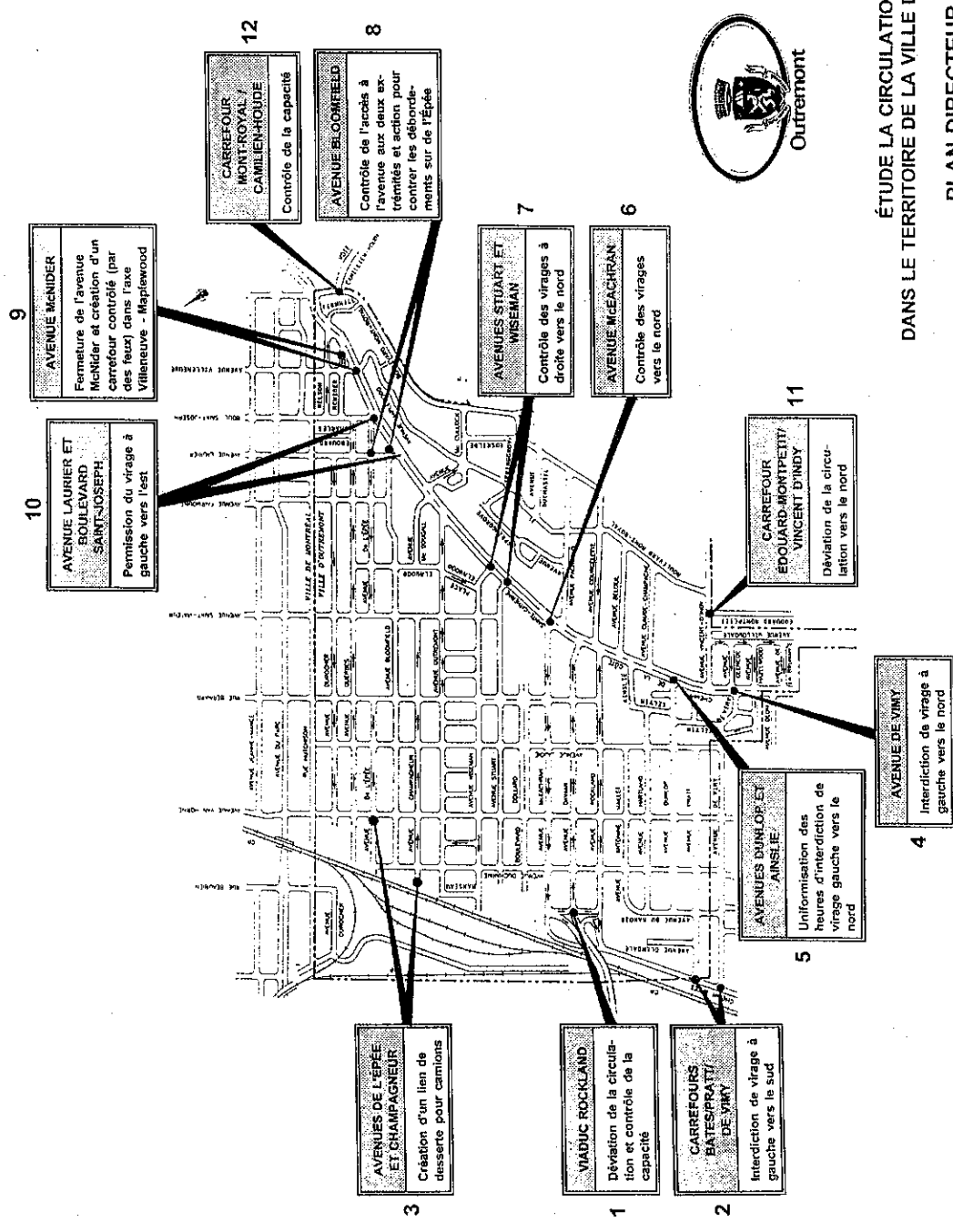
- Collectrices commerciales

- Collection C-1

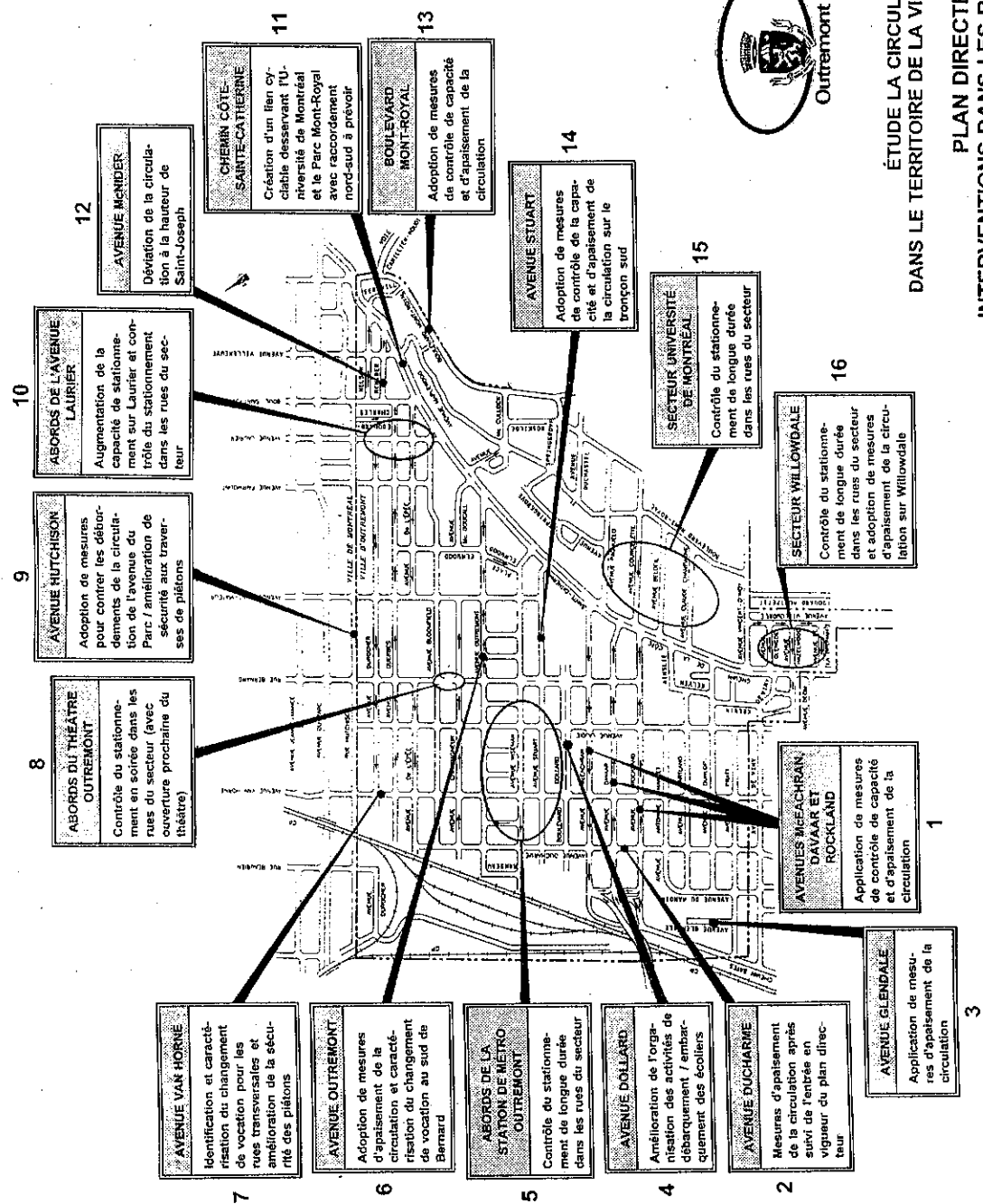
- Collectrices C-2

- Collectrices C-3

- ### Rues locales principales



ÉTUDE LA CIRCULATION
DANS LE TERRITOIRE DE LA VILLE D'OUTREMONT
PLAN DIRECTEUR
INTERVENTIONS AUX ACCÈS

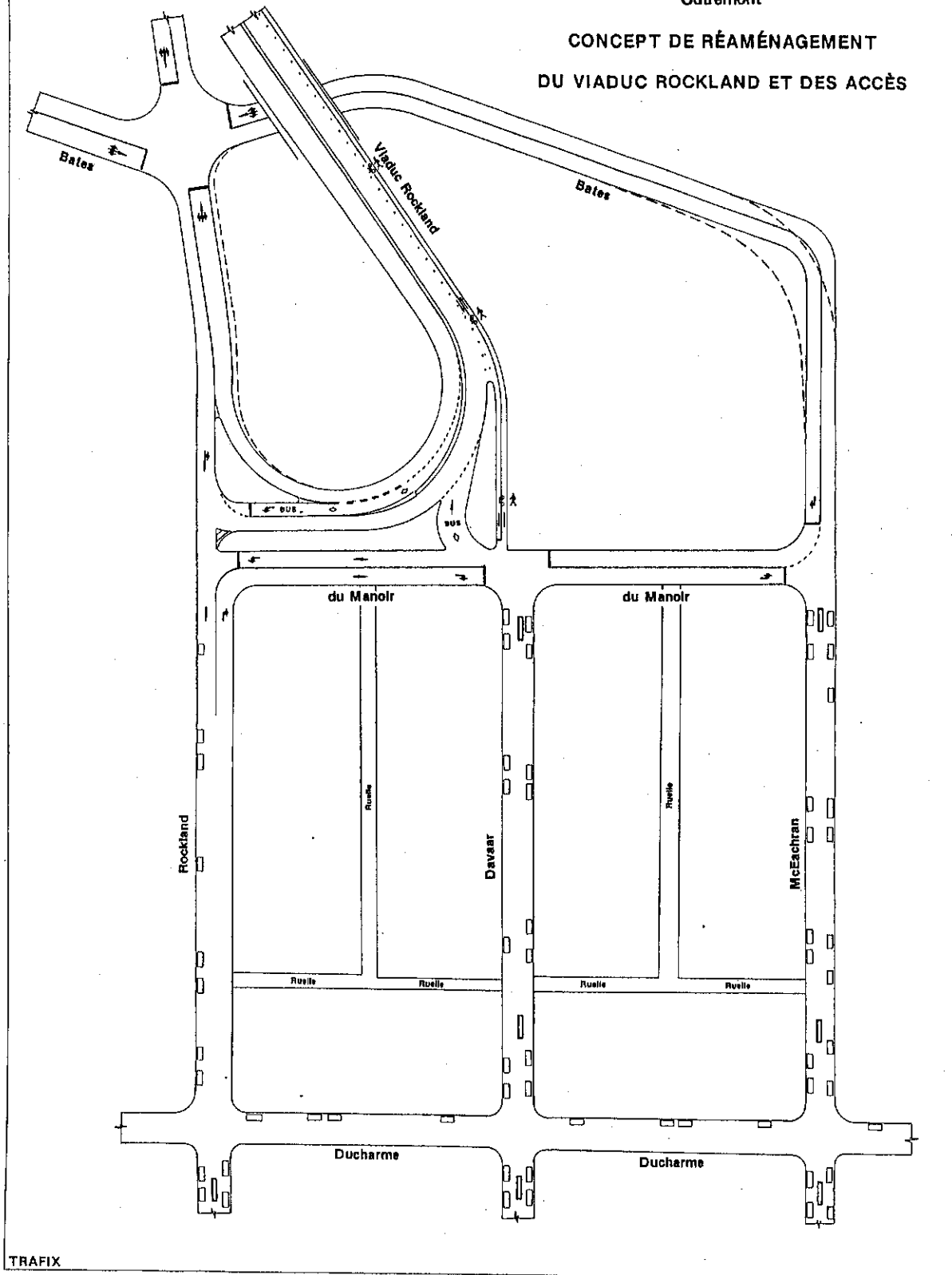


ÉTUDE LA CIRCULATION
DANS LE TERRITOIRE DE LA VILLE D'OUTREMONT

PLAN DIRECTEUR
INTERVENTIONS DANS LES RUES ET SECTEURS

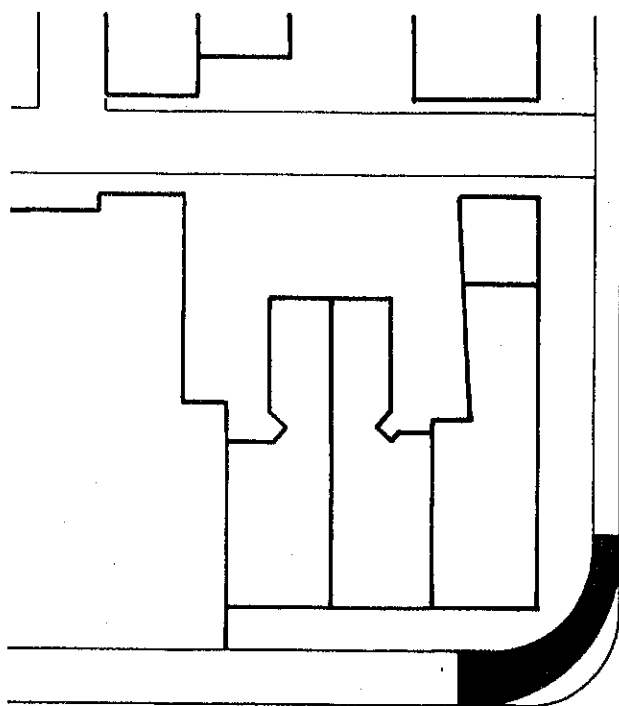


CONCEPT DE RÉAMÉNAGEMENT
DU VIADUC ROCKLAND ET DES ACCÈS

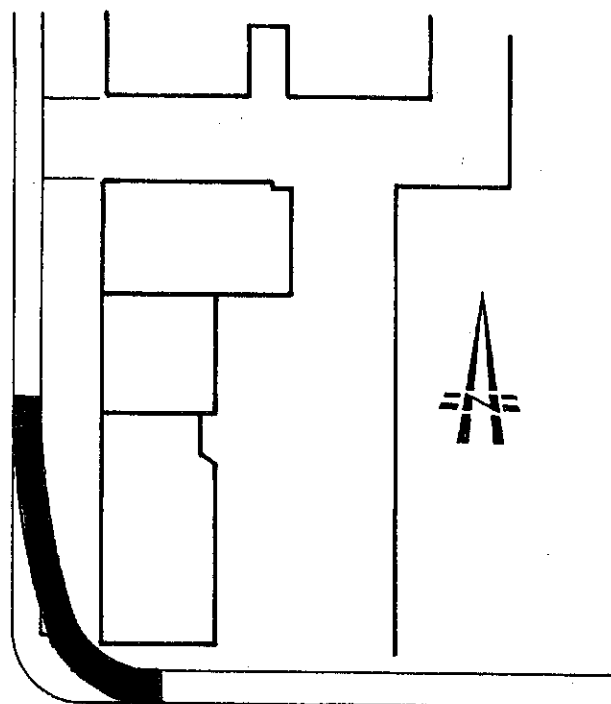




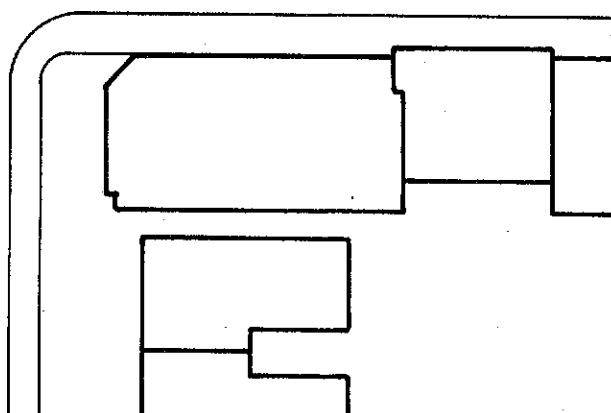
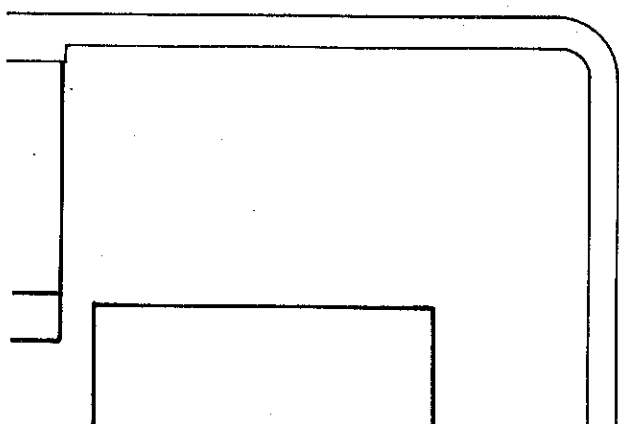
CARREFOUR VAN HORNE / DE L'ÉPÉE
AMÉLIORATION DE LA GÉOMÉTRIE EN FONCTION DU CAMIONNAGE



AVENUE DE L'ÉPÉE

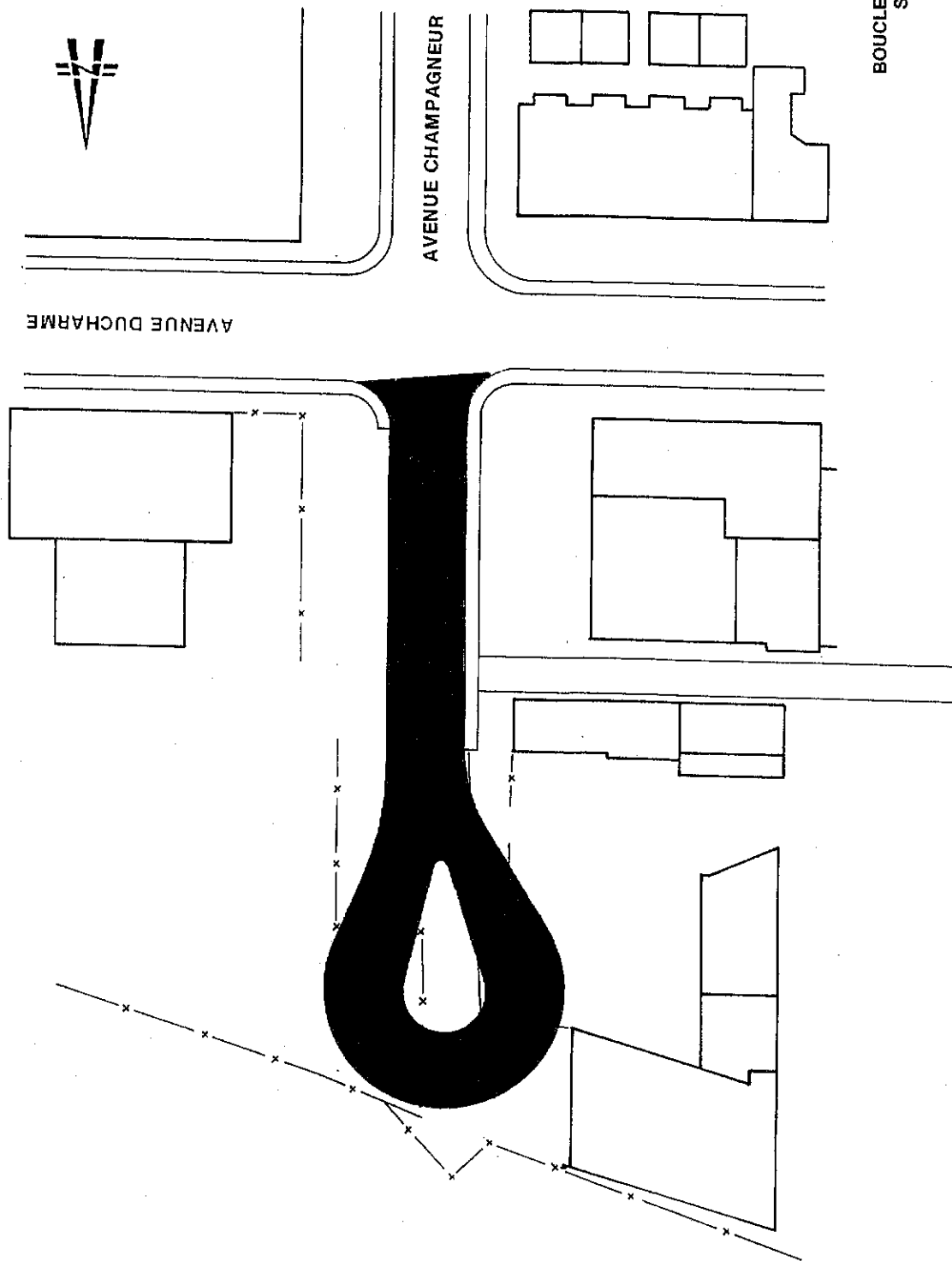


AVENUE VAN HORNE



T R A F I X

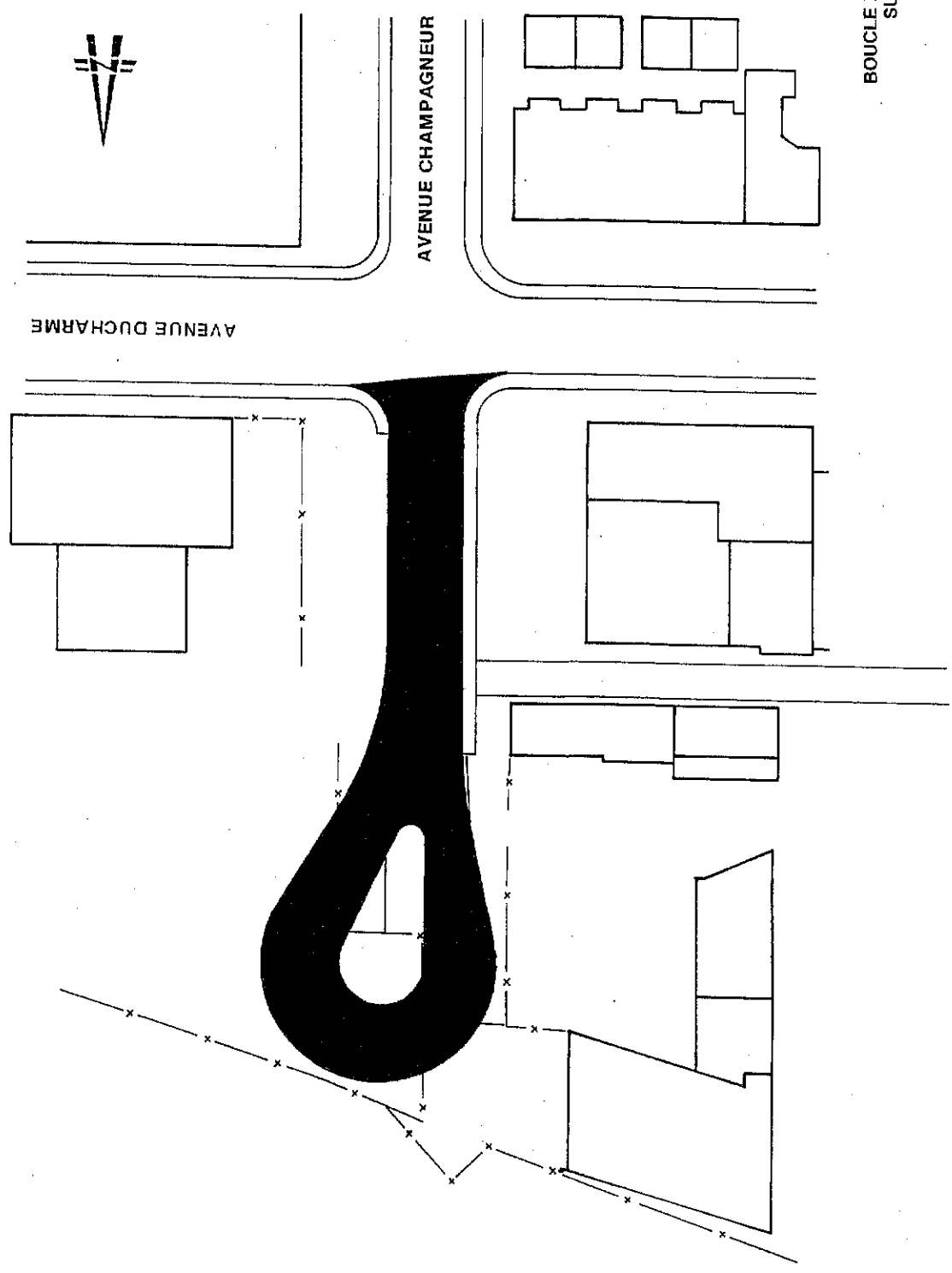
JANVIER 1996



BOUCLE DE RETOURNEMENT POUR CAMIONS
SUR L'AVENUE CHAMPAGNEUR

Scénario 2

T R A F I X



BOUCLE DE RETOURNEMENT POUR CAMIONS
SUR L'AVENUE CHAMPAGNEUR

Scénario 1

TRA F I X

1. INTRODUCTION

L'étude de circulation dans le territoire d'Outremont répond aux objectifs du mandat dont les grands paramètres ont été déterminés dans le document d'appel d'offres de la Ville d'Outremont, daté du 16 novembre 1994. La firme TRAFIX a obtenu le mandat d'étude en hiver 1995, mandat qui a été étalé sur une période de presque un an, compte tenu de plusieurs facteurs tels que l'analyse des besoins d'un test préalable concernant un réaménagement du viaduc Rockland et les élections municipales.

Fort de l'appui des autorités municipales, TRAFIX a pu approfondir la connaissance des problématiques en rencontrant des résidents, ces derniers ayant été invités par le comité Qualité de vie. Les témoignages obtenus ont permis de valider l'identification de lacunes non clairement établies par les méthodes techniques conventionnelles.

La présentation de ce soir vise à résumer la synthèse de la problématique et à présenter un plan directeur accompagné d'un plan d'action en vue de mieux organiser la circulation dans les secteurs résidentiels de la ville.

Le rapport complet suivra la présentation de ce soir. TRAFIX remercie la Ville d'Outremont et les membres du Comité mixte sur la circulation de la confiance qui lui a été exprimée.

2. SYNTHÈSE DE LA PROBLÉMATIQUE

2.1 LOCALISATION GÉOGRAPHIQUE

Le territoire de la ville d'Outremont occupe une localisation centrale sur l'île de Montréal. La ville est délimitée au nord par Ville Mont-Royal et par la ville de Montréal à l'est, au sud (Parc du Mont-Royal) et à l'ouest. Outre sa proximité au centre-ville de Montréal, il faut souligner la présence aux limites du secteur d'importants pôles institutionnels tels l'Université de Montréal et autres institutions d'envergure (certains hôpitaux, par exemple).

Cette localisation centrale offre une bonne desserte en transport aussi bien du point de vue routier et autoroutier que du point de vue du transport collectif. Ainsi, parmi les principaux axes autoroutiers desservant la ville d'Outremont, on peut mentionner les autoroutes Métropolitaine (est-ouest) et Décarie (nord-sud). De plus, outre les parcours d'autobus desservant les principaux axes du territoire d'Outremont, on y retrouve également la station de métro Outremont sur le territoire de la municipalité (Van Horne) et Édouard-Montpetit à la limite ouest de la municipalité. Ces deux stations se retrouvent sur la ligne no 5 reliant Saint-Michel à Snowdon.

2.2 ÉVOLUTION DE LA POPULATION

L'évolution de la population à Outremont a été caractérisée ces trente dernières années par une baisse de la population de l'ordre de 25%, celle-ci passant de 30 753 personnes en 1961 à 22 935 personnes en 1991. Cette baisse de la population, qui a atteint un sommet entre 1971 et 1981, s'est quelque peu atténuée au cours des dix dernières années.

En guise de comparaison, cette baisse de population des trente dernières années est de beaucoup supérieure à celle vécue dans les municipalités limitrophes de Ville Mont-Royal et de Montréal, où les baisses ont été respectivement de 14,0% et de 14,5%.

Cette baisse de la population s'est faite malgré une augmentation du nombre de ménages sur le territoire de la municipalité pendant cette période. Ceci s'explique par la diminution enregistrée dans la taille des ménages à Outremont, une tendance démographique qui a été observée dans l'ensemble du Québec.

Ces changements démographiques ont de plus été accompagnés par un vieillissement de la population, marqué par l'augmentation des 65 ans et plus et par la diminution des moins de 25 ans.

2.3 OCCUPATION DU SOL ET GÉNÉRATEURS

2.3.1 *Territoire d'Outremont*

Le territoire de la ville d'Outremont occupe une superficie d'environ 385 ha¹. De cette superficie, environ la moitié est occupée par des fonctions résidentielles, près de 20% par le cimetière Mont-Royal et 5% par les parcs municipaux². Plus du quart de la superficie d'Outremont est ensuite partagée par les équipements publics, la cour de triage du Canadien Pacifique et autres utilités publiques, les fonctions commerciales et industrielles³.

Ainsi, la ville d'Outremont a donc une vocation essentiellement résidentielle. Cette vocation résidentielle est caractérisée par un bâti relativement dense en comparaison de certaines municipalités limitrophes ou à proximité partageant une vocation résidentielle similaire. La partie située au sud du chemin de la Côte-Sainte-Catherine regroupe les habitations de plus faible densité alors que les habitations de moyenne densité sont concentrées à la limite est de la municipalité et au nord de l'avenue Bernard. On retrouve quelques zones d'habitation de forte densité sur l'avenue Bernard, à l'entrée sud-est de la municipalité, près du viaduc Rockland et sur l'avenue Vincent-d'Indy.

La densité d'occupation du sol à Outremont pour l'ensemble de la ville est en effet de l'ordre de 25,5 logements/ha et de 31,5 logements/ha si on exclut du calcul le cimetière de près de 70 ha. Les municipalités de Ville Mont-Royal et de Westmount, où l'on retrouve des nombres de logements semblables (avec 6 940 logements et 8145 logements respectivement), ont toutes deux des densités d'occupation du sol inférieures à celle de la ville d'Outremont, avec des indices respectifs de 9,4 logements/ha et de 20,6 logements/ha.

Outre l'habitation, la fonction institutionnelle est très importante. Plus d'une vingtaine de bâtiments d'enseignement (écoles primaires et secondaires, collèges ou pavillons universitaires) et autres (couvents et monastère) sont effectivement répartis sur le territoire de la municipalité.

¹ STCUM-MTQ, Enquête origine-destination, 1993.

² CUM, Service de la planification du territoire, 1989.

³ Ibid.

Les activités commerciales de la municipalité sont principalement regroupées sur trois axes de circulation, soit les avenues Van Horne, Bernard et Laurier. Alors que les deux premières artères commerciales ont un rayonnement local, la dernière possède un rayonnement plus régional.

Enfin, deux zones industrielles existent dans le territoire de la ville d'Outremont. La première est située à l'extrémité nord-ouest de la ville et constitue un secteur en mutation, plusieurs implantations industrielles ayant été transformées en unités d'habitation ou de bureaux ces dernières années. Cette tendance devrait se poursuivre si la Ville y maintient le zonage résidentiel de forte densité. L'autre zone industrielle est située quant à elle à l'extrémité nord-est de la municipalité, de part et d'autre de la cour de triage du C.P.

2.3.2 *Générateurs importants à proximité*

Le générateur de déplacements le plus important situé à proximité du territoire de la ville d'Outremont est sans nul doute le centre-ville de Montréal. Il est le principal pôle d'emplois de la région de Montréal et regroupe à lui seul quelques 225 000 emplois⁴.

Outre le centre-ville de Montréal, il faut également souligner la présence à la limite ouest de la ville d'importants pôles institutionnels tels l'Université de Montréal et de certains hôpitaux. L'Université de Montréal et ses écoles affiliées (HÉC et Polytechnique), principalement localisées autour du campus principal, comptait plus de 50 000 étudiants et plus de 3 500 employés en 1995.

Quant à l'Hôpital Sainte-Justine, l'Hôpital Juif et l'Hôpital St-Mary, situés près des limites d'Outremont, ils regroupaient respectivement environ 3 950 employés, 3 000 employés et 2000 employés et avaient une capacité de 650 lits (et de 55 berceaux), 640 lits, et 415 lits en 1995.

On peut ajouter à cela le Collège Brébeuf qui regroupait plus de 2 300 étudiants et 350 employés en moyenne en 1995.

⁴ Ville de Montréal, Service du développement économique, 1995.

2.4 NUISANCES RELIÉES À LA CIRCULATION

La situation géographique centrale d'Outremont sur l'île de Montréal, sa trame de rue et les liens importants avec la trame de rue des municipalités limitrophes de même que la présence de générateurs importants de circulation à proximité ou sur le territoire de la municipalité font en sorte qu'on y retrouve d'importants débits de circulation. Ces derniers, élevés dans les rues résidentielles d'Outremont sont une importante source d'irritants et de nuisances pour les résidents d'Outremont depuis plusieurs années déjà.

En considérant les collectrices principales, intermédiaires et secondaires ainsi que les rues locales principales, c'est plus de 75% des rues en km et plus de 70% de la population d'Outremont qui se trouvent affectés à un niveau ou à un autre par les débits de circulation élevés et la circulation de transit, notamment lors des périodes de pointe (voir tableaux ci-joints). Ces problèmes liés à la circulation ne sont pas ressentis de façon uniforme sur l'ensemble du territoire de la ville d'Outremont, certaines rues ou certains secteurs étant en effet plus affectés que d'autres.

Les principaux problèmes en matière de circulation à Outremont ont trait à la présence importante de circulation de transit sur le territoire de la ville, aux incompatibilités entre les débits élevés d'une rue et sa vocation résidentielle, à la vitesse élevée de la circulation sur certaines rues résidentielles, à la circulation de camions et de motocyclettes dans des rues ou des secteurs résidentiels, à l'utilisation des ruelles comme voie d'évitement à certains axes, aux difficultés de stationnement sur certaines rues ou dans certains secteurs, etc.

2.4.1 *Débits de circulation élevés*

Plusieurs rues d'Outremont accueillent d'importants débits de circulation, voire même très élevés. Or la grande majorité de ces rues ont des vocation résidentielle. Ces débits élevés constituent donc des nuisances affectant la qualité de vie des résidents en plus des dangers accrus d'accidents que ces derniers représentent. La classification routière établie par rapport à la situation actuelle permet de bien mesurer l'importance de ce problème pour chaque rue en les regroupant en différentes catégories.

2.4.2 *Circulation de transit dans les rues résidentielles*

Tel qu'expliqué précédemment, plusieurs éléments contribuent à la présence d'une importante circulation de transit (circulation n'ayant aucun point d'origine et de destination sur le territoire d'Outremont) sur le territoire de la ville d'Outremont:

la localisation centrale d'Outremont sur l'île de Montréal, sa trame de rue et les liens avec la trame de rue des municipalités limitrophes et la présence à proximité d'importants générateurs de déplacements.

Sa proximité au centre-ville est en grande partie responsable de l'importante utilisation des axes nord-sud de la municipalité comme des axes est-ouest. La présence à la limite ouest de la ville de pôles institutionnels d'envergure contribue aussi fortement à l'utilisation de ces axes. Parmi ces institutions, on retrouve bien sûr l'Université de Montréal dont le campus est limitrophe à Outremont, mais également quelques hôpitaux à proximité de la municipalité (Hôpital Sainte-Justine, Hôpital Juif, Hôpital St-Mary, Hôpital de l'Hôtel-Dieu de Montréal, Hôpital Royal Victoria, et Hôpital Notre-Dame).

Les ratios débits/logis, mettant en relation les débits de circulation et le nombre de logements sur un tronçon de rue, donne une bonne appréciation de la part de la circulation de transit sur les débits enregistrés. Outre les artères, où ces indices sont élevés en raison du relatif faible nombre de logements qu'on y retrouve, les avenues Rockland, Davaar, McEchran, Ducharme, Lajoie, Bernard et de Vimy ainsi que le boulevard Mont-Royal sont les axes où l'on retrouve les ratios débit/logis les plus élevés. Les avenues Stuart, Wiseman, Outremont et Bloomfield sont des liens nord-sud également beaucoup utilisés par la circulation de transit.

Parmi les axes de transit où l'intensité de la circulation est moindre, on retrouve les avenues près de la limite est de la ville, soit les avenues Hutchison, Durocher et Querbes. Les automobilistes en transit les utilisent principalement en tant que voies d'évitement à l'avenue du Parc, où la fluidité de la circulation est généralement moindre en raison de la congestion fréquente qu'on y retrouve.

2.4.3 Origine et destination des déplacements sur le territoire d'Outremont

Plus de 8 000 véh/h entrent et sortent du territoire de la ville d'Outremont en période de pointe du matin et du soir. La plus grande part de ces entrants/sortants est enregistrée dans le secteur compris entre les limites nord de la ville et le chemin de la Côte-Sainte-Catherine.

Les données récentes de l'enquête origine-destination (O-D) STCUM-MTQ de 1993 et celles des relevés de circulation réalisés par TRAFIX nous permettent de déterminer qu'environ 63% de ces véhicules sont en transit, ce qui représente en moyenne environ 5 080 véh/h en pointe du matin et plus de 5 540 véh/h en pointe

du soir. Cette répartition des véhicules en transit correspond à celle obtenue à partir des données de l'enquête O-D réalisée par TRAFIX en septembre 1995. Cette dernière enquête a été menée aux principaux accès à l'approche sud du viaduc Rockland, c'est-à-dire sur les avenues McEachran (à l'approche sud de Ducharme), Davaar et Rockland (aux approches nord de Ducharme).

D'après les résultats de l'enquête O-D TRAFIX, environ 69% des automobilistes empruntant les avenues Rockland et Davaar en pointe du matin n'ont, en effet, aucun point d'origine et de destination sur le territoire de la ville d'Outremont. La majorité d'entre eux proviennent des villes de Mont-Royal (33,7%), Saint-Laurent (11,0%) et Montréal (10,3%) et plus de 30%, de la ville de Laval (20,3%) et des villes de la Rive-Nord (10,8%).

Les deux tiers des automobilistes interrogés à la sortie du viaduc se destinent à Montréal (66,6%) alors que seulement 31% d'entre eux se destinent à Outremont. Les principales destinations des automobilistes se dirigeant à Montréal sont, par ordre d'importance, le centre-ville de Montréal (27,0%), l'Université de Montréal (20,6%) ou les différents hôpitaux du centre-ville ou à proximité du territoire d'Outremont.

Fait particulier à noter, la forte présence sur l'avenue Rockland d'automobilistes en provenance de Laval ou de la Rive-Nord. Ils constituent près de la moitié des utilisateurs de l'avenue en pointe du matin et se destinent à plus de 60% vers l'Université de Montréal ou vers les hôpitaux localisés à proximité. Autrement dit, plus du quart des automobilistes utilisant l'avenue Rockland proviennent de Laval ou de la Rive-Nord et se dirigent vers l'Université de Montréal ou vers certains hôpitaux.

En pointe du soir, les données recueillies sur l'avenue McEachran pour le retour au domicile sont similaires à celles obtenues en pointe du matin en sens inverse sur les avenues Davaar et Rockland. En effet, 37,3% des automobilistes se dirigeant en direction du viaduc Rockland proviennent d'Outremont et 59,0% proviennent de Montréal tandis que près de la moitié d'entre eux se destinent vers Mont-Royal (30,6%) et Montréal (18,7%) et plus du tiers vers la Rive-Nord (19,4) et Laval (17,2%).

2.4.4 Vitesse élevée dans les rues résidentielles

On constate certains problèmes reliés à la vitesse élevée de la circulation sur certaines rues résidentielles. Ces problèmes peuvent être d'une part associé à

l'utilisation de ces rues résidentielles par la circulation de transit, le comportement des automobilistes en transit ayant tendance à être différent de celui des automobilistes qui y ont leur point d'origine ou de destination.

La géométrie de ces rues résidentielles peut également être mise en cause. On peut mentionner le cas de quelques rues résidentielles dont la largeur de chaussée relativement importante est en partie responsable de cette situation. Les avenues Stuart, Outremont, Bloomfield, Bernard, et Willowdale font partie de ce groupe.

2.4.5 *Utilisation des ruelles*

L'utilisation de certaines ruelles localisées sur le territoire d'Outremont pose également problème. Certaines ruelles sont utilisées par la circulation de transit comme voie d'évitement à des artères ou à des collectrices, lorsqu'un mouvement de virage est interdit, ou en tant qu'aire de livraison et de déchargement par des entreprises riveraines. Plusieurs secteurs sont affectés par un ou différents problèmes de cet ordre.

La vitesse de circulation dans certaines ruelles est parfois élevée (60 km/h), en raison soit de l'absence de dos d'âne, soit en raison de leur nombre insuffisant. Par exemple, le cas de la ruelle située à l'intérieur des îlots délimités par les avenues Dollard et Stuart entre Van Horne et Bernard est particulièrement problématique, non seulement pour les riverains mais aussi pour les élèves de l'École secondaire Outremont qui l'utilisent comme raccourci.

2.5 PROBLÈMES RELATIFS AU STATIONNEMENT

Plusieurs problèmes ayant trait au stationnement sont rencontrés sur le territoire de la ville d'Outremont, la plupart d'entre eux concernant le stationnement sur rue aux abords de certains générateurs importants de circulation. C'est le cas des zones situées à proximité des pavillons de l'Université de Montréal.

Des problèmes de stationnement sont également rencontrés pour les avenues situées aux abords de la station de métro Outremont. Plusieurs usagers du métro y stationnent leur véhicule, de même que des facteurs de la Société canadienne des Postes.

Les résidents de l'avenue Hutchison connaissent également des problèmes de stationnement. Malgré l'instauration du stationnement réservé aux résidents sur cette avenue, le stationnement alternatif sur cinq jours ne satisfait toujours pas les résidents, qui jugent insuffisant le nombre de places de stationnement disponibles. Sur l'avenue de

l'Épée au nord de Bernard, un manque de places de stationnement après 17h a également été signalé.

L'insuffisance du nombre de places de stationnement sur rue et hors rue pour l'avenue Laurier pose également problème. Ainsi, les avenues localisées de part et d'autre de cette avenue doivent absorber le surplus de la demande de places de stationnement ne pouvant être desservie uniquement par le stationnement sur rue et hors rue de l'avenue Laurier. Un autre résultat de ce manque de places est le stationnement fréquent en double file pouvant être observé sur Laurier.

Sur l'avenue Dollard, entre Van Horne et Lajoie, des situations d'encombrement sont également rencontrées aux périodes d'arrivée et de départ des élèves. L'absence de zone d'attente pour les parents amenant ou ramenant leur enfant à l'école obligent ces derniers à stationner leur véhicule sur le côté de la rue. Or, on retrouve souvent des véhicules (autobus scolaires et autres) stationnés en double file, ce qui devient alors une entrave à la circulation, pouvant même affecter l'intersection Dollard/Van Horne lorsque des véhicules provenant de l'est de Van Horne veulent effectuer un virage à gauche sur Dollard.

Enfin, des problèmes de stationnement sont rencontrés sur certains axes de la municipalité situés à proximité du parc du Mont-Royal, lors des événements "tam-tam" du dimanche. En effet, plusieurs des participants de cet événement utilisent le stationnement sur rue des ces avenues.

2.5.6 *Circulation de camions et de motocyclettes*

Bien que la circulation des camions ne soit permise que sur quelque axes sur le territoire d'Outremont (tronçon nord de l'avenue Rockland, avenue Van Horne, tronçon est de l'avenue Bernard, chemin Bates et tronçon nord de l'avenue McEachran, plusieurs rues résidentielles sont affectées par des activités de camionnage. Les rues résidentielles utilisées le plus fréquemment par les camions subissent donc des nuisances au niveau du bruit et de la pollution en plus des risques de toutes sortes que le transport par camion implique.

Les avenues Ducharme, Outremont et Bloomfield sont particulièrement affectées par la circulation de camions en raison du raccordement qu'elles offrent entre le viaduc et le chemin de la Côte-Sainte-Catherine ou en raison de leur proximité à des zones industrielles. On retrouve également une circulation de camions sur les avenues Stuart, Querbes et de l'Épée, cette circulation attribuable, entre autres, aux activités commerciales de l'avenue Bernard.

Quant aux motocyclettes, l'absence de réglementation à leur égard fait qu'on les retrouve sur plusieurs rues résidentielles tant le jour que la nuit. Les principaux problèmes reliés à la présence des motocyclettes dans les rues résidentielles ont généralement trait à la vitesse élevée de celles-ci ou au bruit qu'elles produisent. Les rues résidentielles où l'on a signalé la présence des motocyclettes la plus fréquente sont les avenues Lajoie, Outremont, Dollard et Bernard ainsi que le boulevard Mont-Royal.

2.5.7 Problèmes de sécurité pour les piétons

Plusieurs problèmes de sécurité pour les piétons sont rencontrés sur le territoire d'Outremont. Les principaux problèmes de sécurité pour les piétons sont rencontrés sur l'avenue Van Horne. La vitesse élevée de la part des automobilistes, l'absence de feux piétons à quelques intersections ou leur durée de temps trop courte, l'existence de feux de priorité de virage à certaines intersections caractérisent les problèmes que doivent subir les piétons désirant emprunter cette avenue.

Sur l'avenue Outremont, les problèmes rencontrés par les piétons ont principalement trait au stationnement de véhicules dans les traverses piétonnes (à la hauteur de Saint-Cyril) ou sur les trottoirs (près de Van Horne).

Certains problèmes de sécurité se posent également pour les piétons sur l'avenue Bernard lors du non-respect des arrêts de la part des automobilistes ou lors de la présence d'arrêts seulement sur la rue croisant l'avenue Bernard.

Enfin, l'avenue Willowdale représente un problème pour les piétons en raison de l'absence d'arrêt sur Willowdale à la hauteur de plusieurs intersections.

2.6 ABSENCE DE PISTE CYCLABLE SUR LE TERRITOIRE D'OUTREMONT

Certains problèmes vécus par les piétons le sont également par les cyclistes : la vitesse de la circulation sur certains axes, la difficulté de traverser les intersections en toute sécurité, le passage entravé par le stationnement non réglementaire de véhicules, etc. Le problème de sécurité pour les cyclistes est cependant rencontré avec encore plus d'acuité car ils doivent, contrairement aux piétons, partager en tout temps la chaussée avec d'autres types de véhicule (automobiles, motocyclettes, camions et autobus), plus gros et plus rapide qu'eux, étant donné l'absence de piste cyclables sur le territoire d'Outremont.

3. PLAN DIRECTEUR

La synthèse de la problématique a permis d'identifier les différents problèmes de circulation sur le territoire de la ville d'Outremont. L'analyse de ces problèmes rend possible la définition des axes d'intervention devant répondre aux principaux objectifs de l'étude et desquels découleront les actions recommandées.

Ce chapitre présente les principaux éléments du plan directeur, soit: le contexte, les objectifs et les interventions préconisées afin de solutionner les problèmes reliés à la circulation à Outremont. Quant aux actions et mesures à réaliser, leur impact prévisible, leurs coûts, les mesures d'atténuation nécessaires, le cas échéant, ~~on~~ nous les retrouverons au plan d'action présenté au chapitre suivant.

3.1 CONTEXTE

L'analyse de la problématique a démontré l'existence, pour les résidents d'Outremont, de nombreux irritants reliés à la circulation dans les axes de la municipalité, notamment ceux reliés à la circulation de transit dans les rues résidentielles. Un nombre important d'automobilistes utilisent en effet plusieurs rues résidentielles de la municipalité en tant qu'axes régionaux pour atteindre des destinations importantes localisées à proximité du territoire d'Outremont, telles que le centre-ville, l'Université de Montréal ou autres institutions d'envergure.

Comme nous l'avons vu précédemment, une part importante de la population d'Outremont se trouve affectée, à un niveau ou à un autre, par les problèmes reliés à la circulation. En fait, c'est plus de 70% de la population de cette municipalité qui est exposée sous une forme ou sous une autre à des problèmes reliés à la circulation et aux nuisances qui lui sont associées (danger accru d'accidents, pollution sonore et atmosphérique, etc.).

Outre la circulation de transit, d'autres problèmes sont rencontrés sur le territoire d'Outremont du point de vue des incompatibilités entre les débits élevés d'une rue et sa vocation résidentielle : la vitesse élevée de la circulation sur certaines rues résidentielles, la circulation de camions et de motocyclettes dans des rues ou des secteurs résidentiels de l'utilisation des ruelles comme voie d'évitement à certains axes, des difficultés de stationnement sur certaines rues ou dans certains secteurs, etc.

À moins de renverser la tendance actuelle, l'utilisation croissante des axes de circulation de la ville d'Outremont et les autres problèmes qui en résultent peuvent entraîner à terme une dégradation importante de la qualité du milieu résidentiel, voire un déclin socio-économique de certains secteurs de la ville.

3.2 OBJECTIFS

Les principaux objectifs du plan directeur devant guider les actions à mettre en oeuvre afin de solutionner les différents problèmes reliés à la circulation sont les suivants:

1. *Réduire la circulation de transit n'ayant aucun point d'origine et de destination sur le territoire de la ville d'Outremont*

L'analyse des données de l'enquête origine-destination effectuée par STCUM-MTQ en 1993 et de celles de l'enquête effectuée par TRAFIX en septembre 1995 a démontré l'importance de la part de la circulation de transit utilisant les principaux axes de circulation de la ville d'Outremont. Pendant les périodes de pointe du matin et du soir, la circulation de transit représente plus de 60% du volume de circulation empruntant le réseau routier à Outremont. Des interventions visant à limiter l'accès aux principaux points d'entrée et de sortie doivent être mises de l'avant afin de limiter l'importance de ce type de déplacement n'ayant aucun point d'origine et de destination sur le territoire de la ville d'Outremont.

Ces interventions aux principaux accès de la ville d'Outremont peuvent consister à réduire la capacité de certains axes de circulation ou à modifier la nature de certains raccordements entre les axes à vocation régionale et le réseau de rues locales. Dans ce dernier cas, des aménagements permettant d'assurer une perception améliorée des changements de vocation des rues desservant le territoire de la ville d'Outremont peuvent être utilisés afin de favoriser un changement de comportement chez les usagers de ces axes de circulation.

2. *Assurer une mobilité optimale à l'intérieur du territoire de la ville d'Outremont pour ses résidents*

Les interventions visant à réduire les problèmes de circulation, de transit ou autres ne doivent pas diminuer la mobilité à l'intérieur du territoire de la municipalité pour les résidents. Toutes les interventions devront tenir compte de cet objectif essentiel, car c'est là un élément important contribuant à la qualité de vie à Outremont.

3. *Mettre de l'avant des mesures d'apaisement de la circulation principalement dans les rues à caractère résidentiel*

Certains problèmes de circulation reliés à la circulation de transit dans les rues résidentielles (vitesse élevée et présence de camions et de motos) peuvent être dans certains cas attribuables à l'aménagement de certaines rues résidentielles ou au raccordement de celles-ci avec le reste du réseau routier d'Outremont. Les rues considérées strictement résidentielles où l'on retrouve de tels problèmes regroupent à elles seules plus du quart de la population de la ville d'Outremont. Dans plusieurs cas, il s'agit d'un problème structurel auquel des solutions peuvent être apportées afin de rétablir le caractère résidentiel de ces rues.

4. *Adopter une approche globale pour résoudre les problèmes*

La recherche de solutions aux problèmes de circulation rencontrés à Outremont doit passer par une approche globale des problèmes afin de bien répondre aux différents objectifs poursuivis et qui peuvent être concurrents dans certains cas. Ainsi, comme nous l'avons mentionné plus tôt, la réduction de la circulation de transit à Outremont doit avant tout passer par une intervention aux principaux accès de la ville plutôt que dans les rues à l'intérieur de son territoire, la mobilité à l'intérieur du territoire de la ville devant demeurer optimale pour ses résidents.

Dans tous les cas cependant, ces interventions doivent être élaborées en tenant compte d'une classification routière redéfinie répondant aussi bien aux besoins de déplacement des résidents au niveau régional qu'aux besoins de déplacement au niveau local. Cette classification routière doit notamment identifier les axes devant desservir le transport régional.

Par ailleurs, les modes alternatifs de transport (transport collectif, marche, bicyclette) doivent aussi être considérés comme des éléments possibles de solution aux problèmes de circulation dans le cadre d'interventions visant la réalisation de la gestion de la demande de déplacements sur le territoire de la ville.

3.3 INTERVENTIONS

Afin de réaliser les objectifs de base du plan directeur, les trois séries d'interventions suivantes ont été définies. Les premières visent à permettre le contrôle aux principaux accès de la ville afin de limiter la circulation de transit sur l'ensemble du territoire. La deuxième série d'interventions regroupe des mesures à réaliser à l'intérieur du territoire de la ville d'Outremont, dans certaines rues et secteur.

3.3.1 Interventions aux accès

La première série d'interventions du plan directeur à mettre de l'avant afin de réduire les problèmes de circulation à Outremont, notamment ceux attribuables à la circulation de transit, consiste à assurer un meilleur contrôle de la circulation aux principaux points d'accès de la ville. Les points d'accès devant faire l'objet d'une intervention prioritaire seront identifiés à la figure ci-jointe. Ces différents accès peuvent être regroupés selon les secteurs ou les axes suivants :

- Viaduc Rockland;
- Chemin Bates;
- Secteur nord-est;
- Chemin Côte-Sainte-Catherine;
- Boulevard Mont-Royal;

La problématique et les objectifs des interventions aux accès sont présentés ci-dessous.

VIADUC ROCKLAND

Le viaduc Rockland constitue l'unique point d'accès nord du territoire de la ville d'Outremont et, par conséquent, est emprunté par environ 2 000 véh/h pendant les périodes de pointe du matin et du soir. De tels débits de circulation sont incompatibles avec la vocation principalement résidentielle des rues reliant le viaduc aux principales artères de la municipalité, soit Van Horne et Côte-Sainte-Catherine.

1. Déviation de la circulation et contrôle de la capacité du viaduc Rockland

La zone délimitée par les avenues Rockland et McEachran entre le chemin Côte-Sainte-Catherine et le viaduc Rockland compte en effet près de 1 300 logements abritant environ 2 750 personnes, soit près de 15% du stock de logement à Outremont et près de 12% de la population. La qualité de vie des résidents de ces rues résidentielles se trouve sérieusement affectée par les débits élevés de circulation qu'on retrouve.

Compte tenu de l'importance de ce problème pour cette zone et pour l'ensemble de la ville d'Outremont, le Comité mixte sur la circulation a identifié la déviation de la circulation et le contrôle de la capacité du

viaduc Rockland et de ses accès comme une intervention prioritaire du plan directeur. Les différentes mesures proposées afin de réaliser ces deux objectifs sont principalement basées sur des scénarios de réduction de la capacité du viaduc et de ses accès. Trois scénarios de réduction de capacité sur le viaduc Rockland sont considérés:

Scénario 1 : Réduction de la capacité du viaduc à 800 véh/h (avec panneaux d'arrêt à l'intersection Rockland/Bates);

Scénario 2: Réduction de la capacité du viaduc à 1 000 véh/h (avec feux de circulation et élargissement souhaitable à la sortie du viaduc avant de franchir le chemin Bates);

Scénario 3: Réduction de la capacité du viaduc à 1 400 véh/h (avec feux de circulation et élargissement nécessaire à la sortie du viaduc avant de franchir le chemin Bates).

CHEMIN BATES

2. Interdiction de virage à gauche vers le sud aux carrefours Bates/Pratt et Bates/de Vimy

À la suite de la réalisation de la déviation de la circulation et du contrôle de la capacité du viaduc, plusieurs automobilistes ramenés sur le Chemin Bates seront tentés de se rabattre plus au sud en utilisant les avenues Pratt et de Vimy. Afin d'éviter les inconvénients reliés à cette circulation potentielle sur ces avenues résidentielles, l'interdiction de virage à gauche vers le sud à partir du Chemin Bates doit être adoptée.

SECTEUR NORD-EST

Le secteur nord-est, c'est-à-dire la partie localisée près de la limite est de la ville au nord de l'avenue Van Horne, constitue un point d'accès pour la circulation transitant entre le viaduc Rockland et l'avenue du Parc et, plus particulièrement, pour le camionnage desservant les différentes entreprises industrielles dans le secteur.

3. Création d'un lien de desserte pour camions pour le secteur nord-est (avenues de l'Épée et Champagneur)

Outre la présence de plusieurs entreprises industrielles dans le secteur nord-est, principalement sur les avenues Ducharme et de l'Épée, on y retrouve également un nombre important d'habitations. Or, la juxtaposition de ces deux fonctions est problématique, principalement en raison de l'utilisation actuelle du réseau routier de ce secteur par les camions.

La desserte des entreprises du secteur nord-est engendre, en effet, une circulation de camions dans plusieurs rues résidentielles du même secteur reliant les avenues Ducharme et Van Horne, ce qui est une source de nuisances importantes pour les résidents de celles-ci. Les avenues Bloomfield et Outremont sont particulièrement affectées par ce problème.

Les nuisances engendrées pour les résidents par les activités de camionnage exigent des interventions permettant de limiter l'utilisation des différentes rues résidentielles de ce secteur par les camions. Cela peut être réalisé en favorisant l'utilisation d'un seul axe, l'avenue de l'Épée, comme porte d'entrée et de sortie unique au secteur.

CHEMIN CÔTE-SAINTÉ-CATHERINE

Le contrôle des accès sur le chemin Côte-Sainte-Catherine constitue la contrepartie, pour la partie sud du territoire de la municipalité, du contrôle de l'accès au viaduc Rockland. On retrouve, en effet, sur cet axe de circulation les principaux accès utilisés par la circulation de transit afin de rejoindre le viaduc Rockland.

4. L'interdiction de virage à gauche vers le nord sur l'avenue de Vimy

L'avenue de Vimy est actuellement fortement utilisée en pointe du matin et du soir comme lien en direction et en provenance du chemin de la Côte-Sainte-Catherine. Des débits élevés empruntent donc l'avenue de Vimy aux deux périodes pointe, ce qui est problématique pour les résidents de la zone limitrophe à cette avenue. Afin de limiter l'accès à l'avenue de

Vimy à partir de Côte-Sainte-Catherine pour les véhicules provenant de l'ouest, l'interdiction de virage à gauche doit être adoptée.

5. Uniformisation des heures d'interdiction de virage à gauche vers le nord des avenues Dunlop et Ainslie

À la suite de l'entrée en vigueur de l'interdiction de virage à gauche sur l'avenue de Vimy, une uniformisation de la réglementation du point de vue de l'interdiction de virage à gauche vers le nord devra être réalisée sur les avenues Dunlop et Ainslie afin d'éviter qu'un transfert des virages à gauche actuels sur de Vimy s'effectuent sur ces deux avenues.

6. Contrôle des virages vers le nord sur l'avenue McEachran

L'avenue McEachran constitue la principale porte d'entrée sur le chemin de la Côte-Sainte-Catherine et un lien direct au viaduc Rockland. Par conséquent, on y retrouve des débits de circulation très élevés, particulièrement en pointe du soir. Ces débits de circulation sont incompatibles avec l'occupation du sol principalement résidentielle de l'avenue McEachran. L'utilisation de flèches de virage à droite et de virage à gauche aux feux de circulation existants et contrôlant l'intersection McEachran/Côte-Sainte-Catherine permettra de limiter à chaque cycle le nombre de véhicules à cette porte d'entrée en provenance de l'est et de l'ouest sur Côte-Sainte-Catherine et, par conséquent, au viaduc Rockland.

7. Contrôle des virages à droite vers le nord sur les avenues Stuart et Wiseman

L'avenue Stuart possède une largeur de chaussée relativement importante sur le tronçon compris entre Côte-Sainte-Catherine et Bernard. Sur ce tronçon principalement résidentiel et institutionnel, on retrouve des débits de circulation importants aux deux heures de pointe. L'utilisation aux feux de circulation existants contrôlant l'intersection Stuart/Côte-Sainte-Catherine d'une flèche de virage à droite vers le nord permettra de limiter à chaque cycle le nombre des véhicules qui pourront avoir accès à l'avenue Stuart en provenance de l'est.

Pour l'avenue Wiseman, son raccordement entre le chemin de la Côte-Sainte-Catherine et le viaduc Rockland est en bonne partie responsable des

débits de circulation élevés qu'on y retrouve, particulièrement en provenance du sud en pointe du soir. À l'instar des autres avenues mentionnées précédemment, ces débits importants de circulation sont incompatibles avec la vocation résidentielle de cette avenue. L'interdiction de virage à droite vers le nord sur Wiseman à partir du chemin de la Côte-Sainte-Catherine est proposée afin d'y contrôler l'accès.

8. Contrôle de l'accès à l'avenue Bloomfield aux deux extrémités et actions pour contrer les débordements sur l'avenue de l'Épée

Le raccordement de l'avenue Bloomfield entre le chemin de la Côte-Sainte-Catherine et le viaduc Rockland via l'avenue Laurier ainsi que la largeur relativement importante de la chaussée contribuent au fait qu'elle accueille des débits de circulation importants aux heures de pointe, notamment en provenance du sud. Ces débits importants de circulation sont incompatibles avec la vocation principalement résidentielle de cette avenue. Des mesures de contrôle de l'accès à cette avenue aux deux extrémités doivent donc être mises de l'avant.

À la suite de l'entrée en vigueur des mesures de contrôle à l'accès sud de Bloomfield, des actions devront contrer les débordements possibles de la circulation sur l'avenue de l'Épée.

9. Fermeture de l'avenue McNider et création d'un carrefour contrôlé (par des feux) dans l'axe Villeneuve-Maplewood

L'avenue McNider est présentement utilisée comme raccourci entre Laurier et Côte-Sainte-Catherine. Elle accueille donc des débits relativement importants. Or, ces débits s'avèrent incompatibles avec sa vocation résidentielle. Le déplacement des feux de circulation à l'intersection Côte-Sainte-Catherine/McNider vers l'intersection Côte-Sainte-Catherine/Villeneuve-Maplewood ainsi que la fermeture de l'avenue McNider à la hauteur du chemin de la Côte-Sainte-Catherine permettra de rétablir le caractère résidentiel de cette avenue. La classification routière actuelle et proposée des avenues Villeneuve et Maplewood indique que celles-ci conviennent mieux à de tels débits de circulation, contrairement à l'avenue McNider.

10. Permission du virage à gauche vers l'est sur l'avenue Laurier et le boulevard Saint-Joseph

Afin de contrer l'utilisation des rues résidentielles (avenue McNider, par exemple) et afin d'accéder au Chemin de la Côte-Sainte-Catherine à partir de l'avenue Laurier et du boulevard Saint-Joseph, la permission de virage à gauche doit être adoptée.

BOULEVARD MONT-ROYAL

Le contrôle des accès sur le boulevard Mont-Royal identifiés au plan directeur est un élément important pour la protection de la partie du territoire d'Outremont localisée au sud de la Côte-Sainte-Catherine qui regroupe des habitations de faible densité. Le contrôle des accès sur le boulevard Mont-Royal passe par des intervention aux carrefours Édouard-Montpetit/Vincent-d'Indy et Mont-Royal/Camillien-Houde.

11. Déviation de la circulation vers le nord au carrefour Édouard-Montpetit/Vincent-d'Indy

Le carrefour Édouard-Montpetit/Vincent-d'Indy constitue la porte d'entrée à l'extrémité ouest du boulevard Mont-Royal, qui a une vocation principalement résidentielle. La déviation de la circulation vers le nord au carrefour Édouard-Montpetit/Vincent-d'Indy vise à éliminer la circulation de transit qu'on y retrouve et empruntant cet accès.

12. Contrôle de la capacité au carrefour Mont-Royal/Camillien-Houde

Ce carrefour constitue la contrepartie est de l'accès Édouard-Montpetit/Vincent-d'Indy. Afin de limiter la circulation de transit accédant au boulevard Mont-Royal par ce carrefour, l'intervention proposée est d'y assurer un contrôle au niveau de la capacité.

3.3.2. Interventions dans les rues et secteurs

La deuxième série d'interventions du plan directeur a trait à des interventions à réaliser dans les rues ou secteurs relativement à des mesures de contrôle de capacité, d'apaisement de circulation, de contrôle du stationnement sur rue, etc. Ces interventions sont illustrées à la figure ci-jointe et présentées ci-dessous, selon la problématique et les objectifs poursuivis pour chacune d'elle.

1. Application de mesures de contrôle de capacité et d'apaisement de la circulation sur les avenues McEachran, Davaar et Rockland

Tel qu'expliqué précédemment, les avenues McEachran, Davaar et Rockland accueillent des débits de circulation importants. La réduction de la largeur de la chaussée sur ces avenues par l'élargissement de l'espace consacré au stationnement permettra d'y diminuer la capacité et contribuera à l'apaisement de la circulation.

2. Application de mesures d'apaisement de la circulation identifiées sur l'avenue Ducharme après suivi de l'entrée en vigueur du plan

Les activités de suivi des interventions du plan directeur à la suite de l'entrée en vigueur permettra d'identifier si des mesures d'apaisement de la circulation sont requises sur l'avenue Ducharme, principalement en regard des interventions réalisées au viaduc Rockland.

3. Mesures d'apaisement de la circulation sur l'avenue Glendale

Certains problèmes sont présentement rencontrés sur l'avenue Glendale par l'utilisation intensive de celle-ci lors des périodes de pointe du matin et de fin d'après-midi, lors du débarquement/embarquement des écoliers. Des mesures d'apaisement limitant l'accès à cette avenue peuvent être considérées, comme l'aménagement d'un débarcadère pour écoliers sur l'avenue Pratt, ainsi que suggéré par la Ville d'Outremont.

4. Amélioration de l'organisation des activités de débarquement/embarquement des écoliers sur l'avenue Dollard

Certains problèmes sont rencontrés sur l'avenue Dollard lors du débarquement/embarquement des écoliers le matin et l'après-midi. Le

stationnement des véhicules en double file entrave la circulation sur Dollard et les effets sont parfois vécus sur l'avenue Van Horne. L'amélioration de l'organisation des activités de débarquement/embarquement permettra de résoudre ces problèmes par l'aménagement d'une zone d'attente ou d'un débarcadère par exemple.

5. Contrôle du stationnement de longue durée dans les rues avoisinantes de la station de métro Outremont

Plusieurs usagers du métro utilisent présentement les rues des abords de la station de métro Outremont pour des fins de stationnement, ce qui a pour effet d'y limiter la capacité pour les résidents. Le contrôle du stationnement de longue durée doit être mis de l'avant.

6. Adoption de mesures d'apaisement de la circulation sur l'avenue Outremont et caractérisation du changement de vocation au sud de l'avenue Bloomfield

Afin de limiter l'utilisation de l'avenue Outremont par la circulation de transit et afin d'y diminuer la vitesse de la circulation, des mesures d'apaisement de la circulation doivent être mises de l'avant. De même, au sud de l'avenue Bernard, le changement de vocation de l'avenue Outremont doit être facilement identifiable afin d'y limiter la circulation non locale.

7. Identification et caractérisation du changement de vocation pour les rues transversales sur l'avenue Van Horne et amélioration de la sécurité des piétons

Des problèmes rencontrés sur l'avenue Van Horne ont trait au raccordement de cette artère avec des rues résidentielles et à l'absence de phase protégée pour les piétons aux feux de circulation. Le premier problème génère une circulation de transit sur ces rues transversales alors que le second entraîne des risques pour les piétons. Des mesures doivent donc être adoptées dans les deux cas.

8. Contrôle du stationnement en soirée dans les rues aux abords du théâtre Outremont (avec ouverture prochaine du théâtre)

Une attention particulière devra être apportée à la situation du stationnement en soirée dans les rues localisées près du théâtre Outremont à la suite de l'ouverture de ce dernier, afin de déterminer si des interventions doivent être réalisées.

9. Adoption de mesures sur l'avenue Hutchison pour contrer les débordements de circulation de l'avenue du Parc

L'avenue Hutchison subit les débordements de l'avenue du Parc aux périodes de pointe du matin et du soir. Des mesures pour contrer ce problème doivent être utilisées.

10. Augmentation de la capacité de stationnement sur l'avenue Laurier et contrôle du stationnement dans les rues du secteur

Le manque de places de stationnement de courte durée sur rue et hors rue sur l'avenue Laurier est responsable de l'utilisation du stationnement sur rues des rues avoisinantes. Des mesures doivent donc permettre à la fois d'augmenter le nombre de places de stationnement sur l'avenue Laurier et de limiter le stationnement sur rue sur les rues aux abords de cette dernière.

11. Création d'un lien cyclable desservant l'Université de Montréal et le parc du Mont-Royal avec raccordement nord-sud à prévoir

L'absence de lien cyclable sur le territoire d'Outremont a été identifié comme un manque à combler. En plus de permettre une circulation plus sécuritaire pour les cyclistes, la création d'un lien cyclable sur le Chemin Côte-Sainte-Catherine pouvant être relié à un réseau régional peut constituer un incitatif à l'utilisation de la bicyclette comme mode de transport. Ce lien cyclable permettrait principalement de desservir l'Université de Montréal et le parc du Mont-Royal. Un lien nord-sud permettant un raccordement sur le lien cyclable du Chemin Côte-Sainte-Catherine est également à prévoir.

12. Déviation de la circulation de l'avenue McNider à la hauteur du boulevard Saint-Joseph

Afin d'éviter l'utilisation de l'avenue McNider par la circulation de transit, la déviation de la circulation sur l'avenue McNider à la hauteur du boulevard Saint-Joseph doit être réalisée.

13. Adoption de mesures de contrôle de capacité et d'apaisement de la circulation sur le boulevard Mont-Royal

Afin de limiter les nuisances liées à l'utilisation de la circulation sur le boulevard Mont-Royal, des mesures de contrôle de capacité et d'apaisement de la circulation peuvent être mises de l'avant pour compléter celles déjà prévues aux accès est et ouest.

14. Adoption de mesures de contrôle de la capacité et d'apaisement de la circulation sur l'avenue Stuart au sud de Bernard

Tel que mentionné plus tôt, le raccordement de l'avenue Stuart avec le chemin de la Côte-Sainte-Catherine et la largeur relativement importante de sa chaussée au sud de Bernard contribuent à la forte utilisation de celle-ci. L'adoption de mesures de contrôle de la capacité et d'apaisement de la circulation sur ce tronçon permettra d'y limiter les débits de la circulation.

15. Contrôle du stationnement de longue durée dans les rues du secteur de l'Université de Montréal

La présence de pavillons de l'Université de Montréal dans le secteur délimité par Pagnuelo, Côte-Sainte-Catherine, Vincent-d'Indy et Mont-Royal entraîne l'utilisation du stationnement sur rue dans les rues localisées à proximité, limitant ainsi le nombre de places pour les résidents. Un contrôle du stationnement de longue durée dans ces rues s'avère donc nécessaire.

16. Contrôle du stationnement de longue durée dans les rues du secteur et adoption de mesures de la circulation sur l'avenue Willowdale

À l'instar du secteur mentionné précédemment, le nombre de places disponibles de stationnement sur rue pour les résidents du secteur

Willowdale est limité par l'utilisation intensive de ces places par les usagers étudiants et les employés de l'Université de Montréal. Un contrôle du stationnement sur rue de longue durée est donc là aussi nécessaire.

De plus, des mesures d'apaisement de la circulation sur l'avenue Willowdale doivent être adoptées afin de réduire la vitesse de la circulation sur cette dernière.

3.3.3. *Autres interventions*

Certaines interventions d'ordre général doivent être adoptées à l'échelle du territoire de la Ville d'Outremont. Ces interventions sont les suivantes :

- 1- Interdiction de la circulation pour les camions sur tous les axes de la ville, à l'exception de l'avenue Van Horne, du Chemin Bates; le lien de l'Épée - Ducharme - Champagneur servira uniquement à la circulation des camions desservant les entreprises de ce secteur;
- 2- Interdiction de la circulation pour les motocyclettes sur le territoire de la Ville d'Outremont, à l'exception de l'avenue Van Horne;
- 3- Implantation d'un système de brigadiers juniors autour des écoles primaires de la Ville d'Outremont;
- 4- Amélioration de la sécurité des piétons aux feux de circulation;
- 5- Interdiction formelle aux camions (y compris la livraison) et aux motocyclettes d'emprunter quelque ruelle que ce soit sur tout le territoire de la Ville d'Outremont;
- 6- Maintien de la limite de vitesse à 40 km/h sur l'ensemble du territoire, sauf pour les zones scolaires (30 km/h) et sur le chemin de la Côte-Sainte-Catherine (50 km/h);
- 7- Instauration d'une politique de stationnement réservé aux résidents et à d'autres catégories de personnes désignées.