

Direction
des transports

Guide des plans locaux de déplacements



Guide des plans locaux de déplacements

Le présent document a été préparé par :

- Direction des transports
 - Division du développement des transports
- En collaboration avec la Société de transport de Montréal
 - Avec l'aide d'AECOM

- Juin 2010 -



La Direction des transports tient à remercier toutes les personnes qui ont contribué à l'élaboration de ce *Guide des plans locaux de déplacements* :

Coordination et contenu :**Ville de Montréal :**

- Monsieur Jean Bertrand
- Monsieur Vincent Defeijt
- Monsieur David Therrien

Aecom :

- Monsieur Yves Dallaire

Révision, conception graphique et montage :**Ville de Montréal :**

- Julie Beauvilliers
- Studio de design graphique

Avec la participation de :**Ville de Montréal :**

- Madame Nancy Badeau
- Monsieur Michel Bédard
- Monsieur Stéphane Brice
- Monsieur Luc Couillard
- Monsieur François Major
- Madame Mélanie Michaud
- Monsieur Guy Pellerin
- Madame Sylvie Tremblay

Société de transport de Montréal :

- Monsieur Michel Tremblay

Aecom :

- Monsieur Che F. Chan
- Monsieur Benjamin Fischer
- Monsieur Sébastien Goulet
- Monsieur Stéphane Jean
- Madame Anne Juillet
- Monsieur Michel Simard



Table des matières

INTRODUCTION	9
PARTIE I : ÉLABORATION D'UN PLAN LOCAL DE DÉPLACEMENTS	11
1. Contexte, enjeux et objectifs d'un PLD	13
1.1 Contexte	13
1.2 Définition et portée	14
1.3 Enjeux	15
1.4 Objectifs	16
2. Processus d'élaboration d'un PLD	19
2.1 Étape préparatoire	19
2.1.1 Zone d'étude principale et zone d'influence	20
2.1.2 Recueil et analyse sommaire des données disponibles	20
2.1.3 Intervenants et rôles	21
2.1.4 Comités de travail	21
2.1.5 Programme de travail, budget et échéancier de réalisation	23
2.1.6 Annonce publique de la démarche d'un PLD	23
2.2 Identification des objectifs locaux de transport	25
2.2.1 Définition des objectifs	25
2.2.2 Présentation et validation	25
2.3 Établissement du portrait/diagnostic	25
2.3.1 Études préalables et analyse des données	26
2.3.2 Confection du portrait/diagnostic	27
2.3.3 Proposition de pistes de solution	27
2.3.4 Rapport d'étape sur le portrait/diagnostic	27
2.4 Élaboration d'un plan d'intervention	28
2.4.1 Définition des projets, des stratégies et des mesures	28
2.4.2 Documentation et analyse des stratégies d'intervention	29
2.4.3 Définition d'un plan d'intervention	29



2.4.4 Coûts et financement	31
2.4.5 Échéancier de mise en œuvre	31
2.4.6 Procédures de suivi d'un PLD	31
2.4.7 Rapport d'étape sur le plan d'intervention	32
2.5 Production du document d'un PLD	33
2.6 Activités de consultation publique	33
2.6.1 Consultation publique	33
2.6.2 Les modalités de la consultation	34
3. Thèmes d'analyse et d'intervention d'un PLD	39
3.1 Territoire, planification et mobilité	41
3.2 Modes actifs et accessibilité universelle	42
3.3 Transport collectif.....	47
3.4 Sécurité des déplacements et qualité de vie	53
3.5 Réseau routier.....	58
3.6 Stationnement.....	63
3.7 Transport à vocation économique.....	65
PARTIE II : FICHES TECHNIQUES DU GUIDE	71
1. Structure des fiches techniques	73
2. Fiches techniques.....	77
ANNEXES	151
A. Intervenants	153
B. Exemple de table des matières pour le rapport d'étape portant sur le portrait/diagnostic	154
C. Exemple de table des matières pour le rapport d'étape portant sur le Plan d'intervention.....	156
D. Le partage des compétences à l'égard du réseau cyclable sur le territoire de l'agglomération de Montréal	157
E. Centres de gestion des déplacements (CGD) de Montréal	159
F. Références.....	160
G. Sigles.....	162



Liste des figures

Figure 3.1 Exemple de table des matières d'un PLD.....	40
Figure 3.2 Part modale de la marche 2003 en période de pointe du matin, tous parcours et parcours de deux kilomètres et moins	45
Figure 3.3 Densité urbaine et consommation énergétique reliées aux transports	49
Figure 3.4 Probabilité de décès d'un piéton, selon la vitesse d'impact	56
Figure 3.5 Infrastructures stratégiques pour le transport à vocation économique.....	68

Liste des tableaux

Tableau 1.1 Les 21 chantiers du <i>Plan de transport</i>	13
Tableau 1.2 Documents de planification des transports et autres domaines	17
Tableau 2.1 Comités de travail, rôles, composition	21
Tableau 2.2 Proposition de calendrier de réalisation.....	24
Tableau 3.1 Thèmes d'analyse et d'intervention d'un PLD	39
Tableau 3.2 Classification fonctionnelle du réseau routier de l'île de Montréal.....	61
Tableau D Répartition des compétences à l'égard du réseau cyclable dans le territoire de l'agglomération de Montréal	158



Introduction

La Ville de Montréal a adopté en 2008 son *Plan de transport* afin de planifier et de mettre en œuvre des interventions de maintien et de développement des divers modes de transport dans le territoire de l'île de Montréal, en 20 ans. L'élaboration du Plan découle du *Sommet de Montréal* de 2002 où la Ville et ses partenaires choisissaient de favoriser les transports collectif et actif en remplacement de l'auto-solo, de consolider le transport des marchandises, de renforcer les pôles urbains existants et de limiter l'étalement urbain.

Les projets et les interventions prioritaires du Plan ont été sélectionnés et regroupés à l'intérieur de 21 chantiers. Ces chantiers constituent les projets et les interventions que Montréal « *veut réaliser simultanément, au cours de la prochaine décennie, pour améliorer radicalement la qualité de l'environnement de la métropole et la qualité de vie des citoyens qui l'habitent* ».

Le 10^e chantier consiste à planifier localement les déplacements. Montréal invite en effet les arrondissements et les villes reconstituées, par le biais d'un *Plan local de déplacements* (PLD), à planifier leurs besoins en matière de déplacements dans leur territoire. Par ailleurs, le processus d'élaboration d'un PLD doit tenir compte de la relation étroite entre le transport et l'aménagement du territoire, de la gestion de la demande et de l'organisation des divers modes de transport.

La Direction des transports de la Ville de Montréal a préparé ce Guide afin de soutenir les arrondissements et les villes reconstituées dans l'élaboration, l'adoption et la mise en œuvre d'un PLD ainsi que pour assurer une cohérence entre ces plans. Le Guide expose les éléments à considérer dans un PLD. Il contient un recueil de façons de faire, de bonnes pratiques, de références documentaires ou de services et de personnes ressources.

Un PLD devrait traiter des transports actif et collectifs, de la sécurité, du réseau routier, du stationnement et du transport à vocation économique. Toutefois, une entité locale (un arrondissement ou une ville reconstituée) pourra adapter le contenu et la démarche aux particularités de son territoire, de sa population et des situations rencontrées. En effet, le Guide est un document d'accompagnement et non un instrument normatif ou prescriptif.

Ce document s'adresse aux élus, aux fonctionnaires et aux techniciens et vise à encadrer la démarche d'élaboration, d'adoption et de mise en œuvre d'un PLD. Les intervenants municipaux interpellés dans cette démarche ne sont pas seulement les représentants des services de transport ou de travaux publics, mais incluent également l'ensemble des services, tels que l'urbanisme.



Ce Guide vise également à sensibiliser les multiples acteurs, soit les citoyens, les entreprises, les groupes communautaires et les institutions publiques aux enjeux et aux processus de planification des transports à l'échelle locale afin qu'ils puissent participer pleinement à la démarche d'élaboration d'un PLD.

Ce document est constitué de deux parties. La première présente successivement :

- la raison d'être d'un PLD et le cadre dans lequel celui-ci s'inscrit (chapitre 1);
- la démarche séquentielle à suivre pour élaborer, adopter, mettre en œuvre et faire le suivi d'un PLD (chapitre 2);
- les sections en lien avec le contenu général des thèmes portant sur la demande de déplacements et les différents modes de transport (transport collectif, modes actifs, etc.), la sécurité des déplacements et la qualité de vie, le réseau routier et le stationnement, etc. (chapitre 3).

La deuxième partie présente, quant à elle, le contenu plus détaillé d'un PLD, à l'aide de diverses fiches techniques organisées selon les thématiques à aborder dans le cadre de la planification des transports à l'échelle locale.



Partie I :

Élaboration d'un Plan local de déplacements



1. Contexte, enjeux et objectifs d'un PLD

1.1 Contexte

Vision du Plan de transport

« 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. »

Source : Plan de transport de Montréal, p. 13

Le *Plan de transport de Montréal* établit les actions retenues pour permettre de réinventer Montréal suivant une nouvelle *Vision* (voir encadré). Afin d'atteindre les objectifs découlant de cette *Vision*, 21 chantiers ont été identifiés (tableau 1.1). Ces chantiers forment les actions que l'agglomération entend mettre en place en priorité. Les chantiers portent sur des projets spécifiques, notamment en matière de transport collectif, mais aussi sur des actions plus générales à mettre en place dans l'ensemble du territoire montréalais et dont les modalités sont à définir plus précisément. Les chantiers concernent principalement les transports collectif et actif, le réseau routier, la qualité de vie et le développement économique. D'autres chantiers s'inscrivent dans une perspective plus générale, quoique fondamentale, en traitant des questions de gestion, de gouvernance et de financement.

Tableau 1.1 - Les 21 chantiers du Plan de transport

1	Implanter un réseau de tramways au centre de l'agglomération
2	Réaliser la navette ferroviaire entre le centre-ville et l'aéroport international Montréal-Trudeau
3	Moderniser le réseau de métro de Montréal
4	Prolonger le métro vers l'Est
5	Améliorer les services de la STM pour accroître l'achalandage de 8 % en cinq ans
6	Favoriser le covoiturage, l'autopartage et le taxi
7	Installer une plus grande capacité en transport en commun dans le corridor Pont Champlain - Bonaventure
8	Implanter un réseau de transport rapide par autobus en site propre (SRB)
9	Implanter des mesures prioritaires pour autobus (MPB) sur 240 kilomètres d'artères
10	Élaborer la planification locale des déplacements
11	Moderniser la rue Notre-Dame
12	Réaliser le train de l'Est
13	Doubler le réseau cyclable de Montréal en sept ans
14	Mettre en œuvre la <i>Charte du piéton</i>
15	Consolider le caractère piétonnier du centre-ville et des quartiers centraux
16	Redonner aux résidents des quartiers montréalais la qualité de vie qui leur revient
17	Accroître la sécurité des déplacements
18	Entretien et compléter le réseau routier de l'île
19	Faciliter le transport des marchandises et les déplacements à vocation économique
20	Revoir la gouvernance
21	Se donner les moyens de nos ambitions



Le 10^e chantier du Plan porte spécifiquement sur les PLD. Ce chantier compte sur la proximité entre les représentants des arrondissements et des villes et leurs citoyens afin de définir des actions adaptées et spécifiques aux besoins particuliers de leur territoire. Ce chantier reconnaît explicitement l'influence mutuelle du transport et de l'aménagement urbain, ce qui amène à inclure les dimensions urbanistiques à la planification des transports. Concernant ce 10^e chantier, l'énoncé du *Plan de transport* se lit comme suit :

**PLAN DE TRANSPORT - 10^E CHANTIER
ÉLABORER LA PLANIFICATION LOCALE DES DÉPLACEMENTS**

L'amélioration des conditions de déplacements ne dépend pas seulement d'infrastructures et de services de transport additionnels, mais d'une planification mieux adaptée aux besoins de déplacements d'aujourd'hui. Cette planification tient compte de façon plus étroite du lien entre le transport et l'aménagement, de la gestion de la demande et des modes de remplacement de l'automobile, que sont notamment les modes de transport collectif et actif.

C'est ainsi que les villes et les arrondissements sont conviés à produire d'ici trois ans un plan local de déplacements. Ces plans, compatibles avec les orientations du Plan de transport, traceront les balises nécessaires quant aux aménagements routiers, piétonniers et cyclables.

Un PLD est un document de planification adopté par un arrondissement ou une ville, couvrant son territoire, portant sur tous les modes de transport, en conformité avec la Vision et les objectifs du Plan de transport de Montréal.

1.2 Définition et portée

Un PLD est un instrument de planification découlant d'une démarche participative. Il identifie et priorise les orientations et les grandes actions à poser dans le territoire d'un arrondissement, d'une ville ou d'un quartier, en matière de transport. Il découle hiérarchiquement du *Plan de transport*, instrument similaire de planification des transports, mais à l'échelle de l'agglomération de Montréal.

Un PLD traite des stratégies d'intervention pour l'amélioration des conditions de déplacements des personnes et des marchandises ainsi que des éléments directement liés, tels que le stationnement, l'aménagement urbain, la qualité de vie, etc. Il porte sur les déplacements dans un territoire, ce qui inclut les déplacements locaux et de transit. Finalement, il établit les échéanciers, les modes de financement ainsi que les investissements d'immobilisation et d'exploitation.

Un PLD est un document officiel qui devrait être adopté par le conseil d'un arrondissement ou d'une ville reconstituée. Il traduit la volonté politique des moyens à prendre pour répondre aux préoccupations, quant aux déplacements, tout en tenant compte des territoires environnants, suivant une approche méthodique et globale.



Un PLD ne constitue toutefois pas un plan d'action détaillé, une analyse de projet ou encore une ébauche de réglementation. Le montage de plans plus détaillés portant sur des secteurs urbains particuliers ou sur des modes de transport spécifiques, ainsi que l'analyse et l'élaboration des projets tels que les *quartiers verts* et la confection des règlements constituent plutôt des étapes de la mise en œuvre d'un PLD. Le tableau 1.2 (à la fin de ce chapitre) illustre le positionnement d'un PLD dans la planification municipale. Les plans, les projets et les réglementations spécifiques peuvent néanmoins être enclenchés, adoptés et mis en place avant, pendant ou après l'adoption d'un PLD. Il est toutefois important qu'une cohérence soit assurée avec les objectifs et les orientations définis dans le cadre du *Plan de transport*, si ceux d'un PLD ne sont pas connus.

1.3 Enjeux

Les déplacements des personnes et des marchandises touchent divers enjeux qu'il faut tenter d'intégrer dans le cadre de l'élaboration d'un PLD. Les premiers enjeux d'un PLD concernent la **mobilité** et l'**accessibilité**. La **mobilité** implique de pouvoir se déplacer efficacement entre divers lieux alors que l'**accessibilité** permet d'accéder aisément à une destination ou à un réseau de transport. Comme l'accès à la mobilité relève d'une nécessité, les déplacements doivent être praticables et aisés pour l'ensemble de la population, y compris les personnes défavorisées ou à mobilité réduite, les aînés, etc. La proximité des services et la possibilité d'y accéder à pied, à vélo ou en transport en commun sont essentielles dans une perspective d'**équité sociale** et de satisfaction des besoins économiques de la population. En outre, une mobilité et une accessibilité adéquates permettent aux entreprises de disposer d'un bassin élargi de ressources physiques, de biens, de main-d'œuvre et de consommateurs, contribuant ainsi à la **vitalité économique** d'une collectivité locale.

Les déplacements ont par ailleurs un impact important en termes de **santé publique** et d'**environnement**. Malgré les innovations technologiques, la plupart des véhicules à Montréal emploient toujours des carburants fossiles, ce qui contribue aux émissions polluantes de gaz nocifs et à effet de serre. De plus, les accidents de la route, le bruit et le stress ont tous des impacts néfastes sur l'économie, le système de santé, la qualité des milieux de vie et la **qualité de vie** des personnes.

L'organisation des réseaux de transport au sein d'une ville est fortement liée à la forme et au caractère de l'espace urbain. Ces réseaux ne doivent pas seulement être considérés pour leur seule fonctionnalité, mais bien comme une trame donnant à la ville son identité et sa cohésion. Par exemple, la rue, en plus d'être un axe de circulation, s'insère dans un **cadre urbain** bâti et dans un milieu de **vie communautaire**. La qualité de l'aménagement urbain et des réseaux de transport au sein d'une ville amène souvent une vitalité économique et commerciale, contribue à l'animation de l'espace public et rend la collectivité locale d'autant plus attractive.

Enfin, l'aménagement des infrastructures de transport a une grande influence sur la place accordée aux divers modes, aux comportements de tous les usagers quant au respect mutuel, donc de la **sécurité** et de la convivialité des déplacements.

Principaux enjeux liés à un PLD :

- **mobilité;**
- **accessibilité;**
- **équité sociale;**
- **vitalité économique;**
- **environnement;**
- **santé publique;**
- **qualité de vie;**
- **vie communautaire;**
- **sécurité des déplacements;**
- **cadre urbain.**



1.4 Objectifs

L'élaboration d'un PLD vise l'atteinte de divers objectifs.

Objectifs d'un PLD :

- **évaluer les besoins actuels et futurs;**
- **planifier et organiser les actions;**
- **assurer la cohérence;**
- **concrétiser localement les orientations du Plan de transport;**
- **garantir l'adhésion;**
- **définir les responsabilités;**
- **prioriser et établir le financement;**
- **mettre en œuvre et procéder au suivi.**

Le premier consiste à **évaluer les besoins actuels et futurs** afin de dégager les principaux éléments de portrait et de diagnostic. Ils agiront comme toile de fond à l'élaboration des interventions, des mesures et d'autres actions à prendre en réponse aux situations identifiées.

Un PLD doit aussi permettre **de planifier et d'organiser les différentes actions**, mais aussi **d'assurer leur cohérence**. La cohérence recherchée touche diverses dimensions : cohérence avec le territoire, avec les enjeux, entre les réseaux et les modes de transport, avec les orientations de planification d'aménagement et de transport, etc.

En ce qui a trait à la cohérence avec le *Plan de transport*, rappelons qu'un PLD découle hiérarchiquement de ce document. Il doit non seulement s'inscrire en conformité avec les orientations et les actions définies dans le Plan, mais il doit aussi démontrer comment elles vont se réaliser et s'appliquer dans l'arrondissement ou la ville reconstituée. Autrement dit, un PLD doit **concrétiser localement les orientations du Plan**.

Le *Plan de transport* favorise, par exemple, les modes actif et collectif de déplacements, ainsi que les usages collectifs de l'automobile, tels que l'autopartage et le covoiturage. Un arrondissement ou une ville pourra, dans le cadre d'un PLD, identifier des mesures sur son territoire pour accroître le réseau cyclable, améliorer les conditions de marche et de déneigement, créer des rues piétonnes et allouer des cases de stationnement pour l'autopartage et le covoiturage. Un arrondissement ou une ville doit aussi intégrer, dans cette planification locale, les grands projets du *Plan de transport*, notamment ceux énoncés dans les 21 chantiers. Au besoin, ceux-ci pourront être précisés.

Outre le *Plan de transport*, un PLD doit aussi être conforme aux autres plans et documents déjà adoptés ou en élaboration, qui portent dans le territoire, la population ou d'autres préoccupations. Parmi ces documents, soulignons le *Plan d'urbanisme* et ses chapitres consacrés aux arrondissements, le *Premier plan stratégique de développement durable de Montréal*, ainsi que ceux présenté dans le tableau 1.2. Un PLD requiert également une cohérence face aux préoccupations qui proviennent à l'occasion des quartiers limitrophes ou d'ailleurs dans une région donnée. En tenant compte des plans et d'autres documents pertinents, un PLD assure que les mesures de transport proposées soient réalisables et concordantes avec les orientations en matière d'aménagement du territoire.

Par conséquent, l'élaboration d'un PLD doit assurer un arrimage des projets, des programmes, des politiques et des actions définis auparavant afin d'assurer l'efficacité, la continuité et la connectivité des réseaux de transport dans l'agglomération et dans la région, ainsi qu'un bon arrimage des divers quartiers, arrondissements ou villes.



Enfin, un PLD, par son contenu et sa démarche, doit **garantir l'adhésion** la plus grande possible auprès de la population en vue de faciliter sa mise en œuvre. À cette fin, un PLD doit **définir les responsabilités** des intervenants et acteurs appelés à agir, de même que **prioriser** les interventions, les projets, les mesures et les actions et **établir leur financement**. Un PLD doit par ailleurs prévoir les mécanismes pour **procéder au suivi** afin de mesurer les résultats des interventions et des actions implantées et de permettre de les ajuster, le cas échéant.

Tableau 1.2 - Documents de planification des transports et autres domaines¹

	Transport	Autre domaines
Planification à l'échelle régionale	<p>Ministère des transports du Québec (MTQ), <i>Plan de gestion des déplacements, Région de Montréal : Pour une décongestion durable</i>, 2000.</p> <p>Agence métropolitaine de transport (AMT), <i>Plan stratégique de développement du transport métropolitain</i>, 2003.</p>	<p>Ministère des Affaires municipales et de la métropole (MAMM), <i>Une vision d'action commune. Cadre d'aménagement et orientations gouvernementales - Région métropolitaine de Montréal 2001-2021</i>, 2001.</p> <p>Communauté métropolitaine de Montréal (CMM), <i>Schéma métropolitain d'aménagement et de développement</i>, en projet.</p>
Planification à l'échelle de la ville ou de l'agglomération de Montréal	<p>Ville de Montréal, <i>Plan de transport de Montréal</i>, 2008</p>	<p>Ville de Montréal, <i>Montréal 2025. Imaginer • Réaliser - Un monde de créativité et de possibilités</i>, 2005.</p> <p>Ville de Montréal, <i>Plan d'urbanisme de Montréal</i>, 2004</p> <p>Ville de Montréal, <i>Premier plan stratégique de développement durable de la collectivité montréalaise</i>, 2006.</p> <p>Ville de Montréal, <i>Politique de protection et de mise en valeur des milieux naturels</i>, 2004.</p> <p>Communauté urbaine de Montréal (CUM), <i>Schéma d'aménagement</i>, 1987.</p>
Planification à l'échelle d'un arrondissement ou d'une ville	<p>Plan local de déplacements</p> <p>Plans d'action prioritaires (sécurité des déplacements, aménagements piétonniers et autres domaines)</p>	<p>Ville de Montréal, <i>Plan d'urbanisme de Montréal</i>, chapitre arrondissements, 2004.</p>
Planification sectorielle ou opérationnelle à l'échelle d'un arrondissement ou d'une ville	<p>Plans complémentaires (<i>Plan directeur de gestion des déplacements du centre-ville</i>, <i>Plan de transport intégré du Vieux-Montréal</i>, <i>Plan de transport intégré du Mont-Royal</i>), plans d'action divers, plan des <i>quartiers verts</i>, plans triennaux d'immobilisation, plans directeurs de circulation, plans directeurs de mesures d'apaisement de la circulation, politiques de stationnement, plans de gestion des déplacements, etc.</p>	<p>Plan particulier d'urbanisme (PPU)</p>

¹ Liste non exhaustive



2. Processus d'élaboration d'un PLD

Les principales étapes liées au processus d'élaboration d'un PLD sont :

1. étape préparatoire;
2. objectifs locaux de transport;
3. portrait/diagnostic;
4. plan d'intervention;
5. document d'un PLD;
6. consultations publiques (durant les étapes 1 à 5).

Élaboration d'un PLD et consultation publique

Tout au long du processus d'élaboration d'un PLD, les moments propices à la tenue d'une activité de consultation publique sont identifiés à l'aide du symbole suivant, présenté dans la marge.



Le processus d'élaboration d'un PLD implique divers intervenants : élus, représentants d'arrondissement ou de ville, citoyens et groupes associatifs, professionnels en transport, etc. La procédure d'élaboration d'un PLD doit tenir compte de la place à accorder à ces intervenants, notamment par une démarche intégrant des étapes de consultation. L'adhésion à un PLD doit être la plus grande possible afin que sa mise en œuvre en soit facilitée.

Les sections de ce chapitre précisent les différentes étapes et activités du processus d'élaboration d'un PLD. Le chapitre 3 présente les grands axes et thèmes d'analyse et d'intervention d'un PLD (transports collectif et actifs, réseau routier, stationnement, sécurité des déplacements, etc.). Le détail du contenu d'un PLD, soit les éléments d'analyse et d'intervention, est quant à lui présenté dans la partie II du document, sous la forme de fiches techniques.

2.1 Étape préparatoire

Cette étape consiste à réaliser certaines activités préliminaires afin de définir les principaux paramètres à l'intérieur desquels un PLD sera élaboré, soit :

- la détermination de la zone d'étude principale/d'influence;
- le recueil et l'analyse sommaire des données disponibles;
- l'identification des intervenants et de leurs rôles;
- l'établissement de comités de travail;
- la préparation d'un programme de travail;
- le budget et le calendrier de réalisation;
- l'annonce publique de la démarche d'un PLD.

Les paragraphes qui suivent précisent chacune de ces activités.



2.1.1 Zone d'étude principale et zone d'influence

La zone d'étude principale d'un PLD concerne le territoire même d'un arrondissement ou d'une ville. À cette zone d'étude principale s'ajoute souvent un territoire ou des secteurs d'influence limitrophes d'un arrondissement ou d'une ville faisant l'objet d'un PLD. Ils doivent être pris en considération afin de tenir compte de dynamiques ou de problématiques supralocales ou régionales.

2.1.2 Recueil et analyse sommaire des données disponibles

Ce premier travail d'inventaire consiste à répertorier les informations et les données récentes disponibles, aussi bien les études, les documents techniques et cartographiques de même que les diverses données liées aux réseaux de transport du territoire d'un arrondissement ou d'une ville. Il peut s'agir d'une liste organisée présentant les informations par type (plans, études, documents techniques, cartes, bases de données, etc.) ou par thème (transport en commun, modes actifs, réseau routier/circulation, stationnement, sécurité, etc.).

À ce stade préliminaire, les activités de recueil et d'analyse sommaire des données visent à :

- identifier et valider de façon sommaire les problématiques liées au transport dans l'arrondissement ou la ville, sans omettre le lien très étroit des transports avec les enjeux locaux;
- identifier les orientations du *Plan de Transport* pertinentes aux territoires à l'étude ainsi que les projets à venir nécessitant une attention particulière concernant leur implantation locale;
- revoir les problématiques connues ou potentielles;
- identifier les données nécessaires pour caractériser ces problématiques;
- recueillir les données et les informations et tenir des réunions de travail entre les divers acteurs impliqués à ce stade de la démarche;
- valider la liste des relevés;
- traiter sommairement les données et les informations obtenues, le cas échéant, pour en évaluer la validité.

Une analyse sommaire de ces informations déterminera leur validité ou leur pertinence et permettra d'obtenir une connaissance préliminaire des problématiques et des enjeux de transport en lien avec le territoire à l'étude. Une partie importante de ces données est disponible à Direction des transports. À partir de ce premier inventaire, une liste préliminaire de relevés² permettant d'obtenir les données manquantes nécessaires, pourra être établie.

² Outre les données et les informations à obtenir auprès de partenaires (Société de transport de Montréal [STM], Société de l'assurance automobile du Québec [SAAQ], Direction de la santé publique [DSP], AMT, MTQ, etc.), des relevés ponctuels (débits de véhicules, occupation des stationnements, vitesses, etc.) sur des axes pertinents devraient suffire à mettre en évidence certaines situations particulières.



2.1.3 Intervenants et rôles

Un PLD répond à des objectifs de bonne gouvernance. Sa réalisation et sa mise en œuvre impliquent la participation de divers intervenants afin qu'il soit conforme aux besoins, aux réalités et aux attentes de la population et des autres acteurs présents dans le territoire. Les acteurs à consulter dans le cadre d'un PLD peuvent être catégorisés en trois grands groupes, à savoir les acteurs et les partenaires institutionnels, les associations et le grand public.

- **Les partenaires institutionnels.** Ce groupe peut comprendre les intervenants suivants : l'administration d'un arrondissement ou d'un ville; l'administration de Montréal (Direction des transports, Direction du développement économique et urbain, etc.), les autorités organisatrices de transport (STM, AMT, etc.), le MTQ, les acteurs économiques (chambres de commerce, entreprises, commerçants, etc.), les grands établissements publics (enseignement, santé et services sociaux, etc.), les services d'urgence (Service de police de la Ville de Montréal [SPVM], Service de sécurité des incendies de Montréal [SSIM], Urgences Santé, etc.), etc.

Les intervenants impliqués et leurs rôles dans le cadre d'un PLD seront notamment déterminés en fonction des particularités du territoire visé, des activités présentes ou futures ou encore des différentes réalités qui y sont rencontrées.

- **Les associations.** Les associations locales ont souvent des préoccupations à faire valoir. Leur capacité de mobilisation et leurs connaissances en matière de problématiques locales en font des intervenants importants à inviter dans le cadre de l'élaboration d'un PLD.
- **Le grand public.** La démarche de participation liée à un PLD doit être ouverte à tous les citoyens, en les informant et en leur donnant les moyens de s'exprimer ou de s'impliquer. Cette participation du grand public renforce le processus en termes de crédibilité. Il est important que la population participe aux activités de consultation prévue dans le cadre de la démarche d'élaboration d'un PLD.

Une liste non exhaustive des intervenants se trouve en annexe A de ce document. L'objectif de cette activité est d'identifier les intervenants agissant dans les zones d'étude et d'influence d'un PLD et, le cas échéant, le moment et la façon de les consulter ou de les faire intervenir.

2.1.4 Comités de travail

Divers comités peuvent être formés dans le cadre de l'élaboration d'un PLD, notamment à des fins de coordination et d'orientation lors des étapes de réalisation, de prise de décision ou de suivi. À titre indicatif, le tableau 2.1 présente une structure possible de comités travaillant à l'élaboration d'un PLD avec, pour chacun d'eux, une proposition de leurs rôles et de leur composition.



Tableau 2.1 - Comités de travail, rôles, composition

Type de comité	Rôles	Composition
Directeur	<ul style="list-style-type: none"> • Prend les décisions; • Établit les priorités, les orientations et les objectifs à poursuivre dans le cadre de l'élaboration d'un PLD; • Assure la coordination auprès de l'administration municipale et/ou avec les partenaires; • Propose le découpage du processus en divers mandats et leur répartition entre les ressources internes et externes (consultant); • Approuve la version finale du PLD. 	<ul style="list-style-type: none"> • Élu(s); • Directeur d'arrondissement ou de ville; • Autre(s) directeur(s) d'arrondissement ou de ville; • Coordonnateur du projet.
Technique	<ul style="list-style-type: none"> • Réalise les activités préparatoires, notamment le plan de travail pour les fins de l'élaboration d'un PLD, prépare les documents d'appel d'offres et évalue les offres pour une recommandation; • Réalise ou coordonne la cueillette et l'analyse de données; • Produit ou assure le suivi et la validation des rapports d'étapes et d'un PLD. 	<ul style="list-style-type: none"> • Directeur d'arrondissement ou de ville; • Autre(s) directeur(s) d'arrondissement ou de ville; • Coordonnateur du projet; • Professionnels et techniciens d'arrondissement ou de ville; • Représentant de la Direction des transports; • Partenaires, au besoin (STM, SPVM, etc.).
Suivi après l'adoption d'un PLD	<ul style="list-style-type: none"> • Suit et mesure l'avancement des interventions et des mesures d'un PLD; • Évalue l'impact des interventions et des mesures à l'aide d'indicateurs; • Assure la coordination auprès de l'administration municipale et/ou avec les partenaires; • Prépare les rapports annuels de suivi . 	<ul style="list-style-type: none"> • Élu(s); • Directeur d'arrondissement ou de ville; • Autre(s) directeur(s) d'arrondissement ou de ville; • Coordonnateur du projet; • Citoyen(s).
Consultatif³	<ul style="list-style-type: none"> • Participe aux séances d'information et de présentation des analyses et des résultats; • Valide et complète les résultats présentés; • Donne des avis ou formule des recommandations sur des propositions d'intervention et des mesures identifiées. 	<ul style="list-style-type: none"> • Citoyens; • Employeurs; • Partenaires; • OBNL; • Experts; • Etc.

³ La mise sur pied d'un comité consultatif n'a pas pour but de le substituer à la tenue de consultation publique. En complément à cette dernière, ce comité vise à obtenir rapidement des avis sur un PLD, tout au cours de son élaboration et de la part d'intervenants de milieux variés. Cela nécessite toutefois une implication de la part de ces participants, tout au long du processus d'élaboration d'un PLD.



2.1.5 Programme de travail, budget et échéancier de réalisation

En fonction de l'analyse sommaire des données disponibles et de l'évaluation préliminaire des problématiques d'un arrondissement ou d'une ville, un programme de travail peut être établi. Celui-ci définit et organise les étapes, les activités et les tâches à réaliser dans le cadre de l'élaboration d'un PLD. Ainsi le programme de travail pourra présenter :

- la description des activités incluant le détail de chaque tâche, la méthode pour les réaliser et les données disponibles et/ou manquantes;
- le budget, l'échéancier et l'organigramme représentant la structure de fonctionnement (élus/représentants, comités, équipe de travail, etc.);
- le tableau 2.2 présente un calendrier possible de réalisation, s'étalant sur 12 à 24 mois selon les besoins et les contraintes de chaque arrondissement ou de ville. Les grands jalons, incluant les principaux livrables, y sont indiqués;
- les activités de consultation prévues dans le cadre de l'élaboration d'un PLD et les moyens retenus.

La définition du budget dédié au processus d'élaboration d'un PLD doit inclure toutes les ressources dont un arrondissement ou une ville entend utiliser, y compris, le cas échéant, l'affectation de son personnel pour le suivi d'un mandat confié à une firme externe.

Enfin, cette activité peut également aboutir à la préparation des documents d'appel d'offres, advenant que l'arrondissement ou la ville choisisse de confier, même en partie, l'élaboration d'un PLD à une firme externe d'experts .

2.1.6 Annonce publique de la démarche d'un PLD

Au tout début de la démarche, l'arrondissement ou la ville pourra informer la population de l'amorce de l'élaboration d'un PLD pour son territoire. Cette information peut prendre différentes formes : article dans les journaux, conférence de presse, exposition, site Internet, etc. Par ailleurs, dans le cadre des consultations qui seront menées au fur et à mesure de la démarche d'élaboration d'un PLD, il est souhaitable de rendre disponible, au préalable, les informations faisant l'objet de la consultation.



Tableau 2.2 : Proposition de calendrier de réalisation

Étapes et tâches	Durée de réalisation (approximative) et livrables	
Étape préparatoire		
Définition de la zone d'étude principale et la zone d'influence	1 à 4 mois	
Recueil et analyse sommaire des données		
Identification des intervenants et de leurs rôles		
Établissement des comités de travail		
Préparation d'un programme de travail	Programme de travail, budget et échéanciers	
Identification des objectifs locaux de transport		
Définition des objectifs locaux de transport	1 à 2 mois	
Présentation et validation		Présentation et validation
Établissement du portrait/diagnostic		
Études préalables et analyse des données	4 à 7 mois	
Confection du portrait/diagnostic		
Proposition des pistes de solutions		
Préparation du rapport d'étape		Rapport sur le portrait/diagnostic
Élaboration d'un plan d'intervention		
Définition des projets, stratégies et mesures	4 à 7 mois	
Documentation et analyses des stratégies		
Définition d'un plan d'intervention		
Coûts et financement		
Échéancier de mise en œuvre		
Procédures de suivi d'un PLD		
Préparation du rapport d'étape	Rapport d'étape sur les stratégies et les interventions	
Production du document d'un PLD pour adoption		
Production du projet de PLD	2 à 4 mois	
Révision du projet de PLD		Document de consultation Document pour adoption
Adoption par le conseil d'arrondissement/de ville		
Réalisation d'un PLD	12 à 24 mois	
Mise en œuvre et suivi	3 à 20 ans	

Consultation publique (voir 2.6)



2.2 Identification des objectifs locaux de transport

Le *Plan de transport* s'est donné une *Vision* et des objectifs. En plus de guider la recherche de solutions aux situations de transport observées ou anticipées, les objectifs locaux ont pour but de permettre l'établissement d'un diagnostic de transport, par la comparaison entre des éléments de portrait et des situations souhaitées.

2.2.1 Définition des objectifs

Les objectifs locaux de transport doivent traduire les priorités en transport qu'entend adopter un arrondissement ou un ville dans un PLD. Ces objectifs doivent s'inscrire en conformité avec ceux du *Plan de transport* et être compatibles avec ceux des arrondissements et des villes limitrophes et/ou ceux de ses partenaires (STM, AMT, MTQ, etc.).

2.2.2 Présentation et validation

Compte tenu de leur importance stratégique dans le processus d'élaboration d'un PLD, les objectifs locaux de transport identifiés doivent être validés par l'arrondissement ou la ville avant de procéder aux étapes et activités ultérieures.

2.3. Établissement du portrait/diagnostic

Portrait/diagnostic

Le portrait/diagnostic ne doit pas seulement consister en une simple photographie de la situation des transports dans le territoire de l'arrondissement ou de la ville, mais il doit être également un jugement à partager.

Source : PLD, Île-de-France, 2000

Le *Plan de transport* a mis en relief les principales difficultés et les grands enjeux de transport à l'échelle de l'île de Montréal et même de la région métropolitaine. L'élaboration d'un PLD exige d'obtenir une connaissance plus fine des systèmes et des problématiques de transport. Il sera ainsi possible d'identifier, à l'échelle locale, les interventions et les mesures en lien avec les orientations et les objectifs d'un arrondissement ou d'une ville, ce que l'établissement d'un portrait/diagnostic adéquat permettra de faire.



Le portrait est une description de la situation actuelle ainsi que celle pouvant être anticipée. Le diagnostic doit faire ressortir les éléments de divergence entre une situation souhaitée - définie par des objectifs locaux de transport et à une échelle plus grandes par la *Vision du Plan de transport Montréal* et ses objectifs - et une situation constatée.

2.3.1 Études préalables et analyse des données

Le but de cette activité est d'inventorier et/ou de valider les principales problématiques en matière de transport, notamment en analysant les données disponibles et/ou à recueillir. Au besoin, des relevés ou des données additionnelles à celles identifiées précédemment à la section 2.1.2 *Recueil et analyse sommaire des données disponibles* pourront être recueillies.

De façon plus précise, cette activité consiste à réaliser les principales tâches suivantes :

- l'analyse des données pertinentes. **Les différents intrants et types d'analyse pour l'élaboration d'un PLD sont inclus dans les fiches techniques présentées dans la partie II.** Cette analyse des données s'effectuera sous les angles suivants : demande et conditions actuelles de transport, demandes et offres futures de transport et impact du transport sur l'aménagement urbain et la qualité de vie;
- les visites de terrain pour visualiser et valider les problématiques identifiées;
- la réalisation d'analyses ou d'études supplémentaires afin de compléter ce diagnostic;
- l'identification des secteurs problématiques nécessitant une étude plus détaillée (hors d'un PLD);
- la préparation des documents et du matériel pour des fins de consultation, notamment des cartes illustrant l'ensemble des problématiques de transport actuelles et prévisibles.

Dans le cas où cette activité est réalisée par une firme externe d'experts, le rôle de l'arrondissement ou de la ville est de faciliter la transmission des données manquantes au moment de débiter l'activité.

Cette base d'informations servira à dresser un portrait/diagnostic préliminaire, lequel peut servir aux fins d'une consultation publique en début de processus d'élaboration d'un PLD. Au terme de cette consultation, le cas échéant, des analyses complémentaires permettront de finaliser l'établissement du portrait/diagnostic.



2.3.2 Confection du portrait/diagnostic



Cette activité consiste à établir les principaux éléments de portrait/diagnostic du transport, notamment en ce qui a trait à l'adéquation offre/demande actuelle et future. Elle permet d'établir les différents constats selon les grands axes et thèmes énoncés au chapitre 3 (caractéristiques du territoire, modes actifs, transport collectif, réseau routier, transport des marchandises, sécurité des déplacements, qualité de vie, etc.) et d'identifier les causes sous-jacentes et/ou les enjeux relatifs aux problèmes relevés dans le territoire de l'arrondissement.

À la fin de cet exercice une synthèse organisée du portrait/diagnostic sera ensuite effectuée, en établissant une hiérarchisation des problématiques de transport.

2.3.3 Proposition de pistes de solutions

Cette activité consiste à dresser une liste, la plus exhaustive possible, des pistes de solutions envisageables, permettant de remédier ou d'atténuer certaines situations non souhaitées en fonction des objectifs définis. Cette liste préliminaire peut être établie lors de séances de remue-méninges entre experts. Au préalable, un inventaire des projets et des interventions déjà proposés ou envisagés dans des documents de planification d'un arrondissement ou d'une ville, dans le *Plan de transport* ou dans des documents de partenaires (STM, AMT, MTQ, etc.) aura été effectué. Cet inventaire préliminaire de solutions sera présenté dans un premier rapport d'étape pour fins de validation auprès des responsables de l'arrondissement ou de la ville (élus et non-élus). Selon l'accueil reçu, ces pistes de solutions pourront ou non être analysées ou développées de façon plus détaillée.

2.3.4 Rapport d'étape sur le portrait/diagnostic

Ce premier rapport d'étape colligera les principaux résultats des activités décrites précédemment. Ces résultats seront présentés à l'aide de textes, de tableaux, de graphiques, de figures et de données détaillées comprises en annexe. Un exemple de table des matières pour un rapport d'étape portant sur ces éléments est présenté à l'annexe B.



L'établissement d'un portrait/diagnostic constitue une vision des transports dans le territoire d'un arrondissement ou d'une ville, à partager avec des citoyens et des partenaires institutionnels ou autres. Ce portrait/diagnostic, incluant une liste préliminaire de pistes de solutions pourra, le cas échéant, être complété, précisé ou modifié avant d'amorcer l'étape d'élaboration du plan d'intervention.



2.4 Élaboration d'un plan d'intervention

Les étapes précédentes ont permis de définir deux composantes fondamentales à l'élaboration d'un plan d'intervention, soit :

- les objectifs poursuivis par un arrondissement ou une ville dans un PLD;
- la liste des solutions envisageables pour résoudre les problématiques de transport propres à l'arrondissement ou à la ville, telles qu'identifiées dans le diagnostic.

Les paragraphes qui suivent précisent les principales activités liées à l'élaboration d'un plan d'intervention.

2.4.1 Définition des projets, des stratégies et des mesures

Il s'agit ici d'inventorier les projets, les stratégies d'intervention et les mesures permettant de répondre aux objectifs définis de transport. Ce travail comporte l'inventaire des principaux projets majeurs touchant les infrastructures routières (arrondissement, ville, MTQ), de transport en commun (STM, AMT et autres autorités organisatrices de transport [AOT], le cas échéant), de transport des marchandises et des projets de développement d'envergure. Pour ce faire, les projets, les interventions et les mesures devront être organisés à l'intérieur de stratégies d'intervention, en correspondance avec les objectifs de transport d'un arrondissement ou d'une ville. À titre indicatif, l'inventaire des stratégies d'intervention peut être organisé de la façon suivante :

- la liste des stratégies d'intervention d'un arrondissement ou d'une ville et/ou de ses partenaires, à court, moyen et long termes;
- le regroupement des stratégies d'intervention par famille. Par exemple :
 - ◆ projets d'infrastructures :
 - transport en commun : prolongement du métro, gares de train de banlieue, voies réservées, mesures préférentielles, etc.;
 - routier : achèvement du maillage du réseau supérieur, amélioration d'échanges autoroutiers, prolongement d'axes pour éliminer des discontinuités, etc.;
 - etc.
 - ◆ politiques :
 - stationnement;
 - modération de la circulation;
 - aménagement du territoire (densification du territoire dans des zones à forte desserte de transport en commun);
 - etc.
 - ◆ programme :
 - incitation au covoiturage;
 - partage de voitures ou de vélos;
 - etc.



2.4.2 Documentation et analyse des stratégies d'intervention

Une fois la liste des projets, des interventions et des mesures élaborée, la prochaine activité consiste à documenter les modalités d'application et les impacts de ces derniers. Au besoin, des analyses comparatives sommaires des avantages et des inconvénients permettront de classer les projets, les interventions et les mesures identifiés. Cette activité peut impliquer la réalisation des tâches suivantes :

- la revue documentaire pour les projets actuellement envisagés;
- la revue d'expériences canadiennes ou étrangères;
- l'évaluation de l'opportunité/faisabilité des projets, des interventions et des mesures;
- l'analyse comparative (avantages/inconvénients) des projets, des interventions et des mesures, ainsi que leur classement.

2.4.3 Définition d'un plan d'intervention

Au terme de l'activité précédente, une liste définitive des projets, des interventions et des mesures sera établie. Cette liste constitue la base pour l'élaboration d'un plan d'intervention d'un PLD.

Il est important que l'élu ou le directeur d'un arrondissement ou d'une ville soient impliqués à cette étape afin de valider ce qui constituera le plan d'action en matière de planification de transport local pour les années à venir.

La présentation du plan d'intervention doit établir le lien entre les situations identifiées lors du portrait/diagnostic, les objectifs et les stratégies d'intervention définies en réponse à ces problématiques.

À titre d'exemple, l'encadré ci-après contient une structure de présentation des divers projets, interventions et mesures. Ceux-ci peuvent être organisés selon des axes d'intervention (texte en bleu), des stratégies d'intervention (texte en vert) et des moyens de mise en œuvre (texte en noir).



AXE 1 – TRANSPORTS COLLECTIF ET ACTIF

Augmenter l'offre de transport en commun :

- métro;
- réseau d'autobus;
- train de banlieue;
- autres services de transport en commun en site propre.

Favoriser les usages collectifs de l'auto et la gestion des déplacements :

- covoiturage;
- autopartage;
- transport par taxi;
- gestion de la demande;

Améliorer les conditions de déplacements à pied :

- traverses piétonnes;
- corridors scolaires/abords des écoles;
- politiques d'urbanisme.

Favoriser l'usage du vélo :

- réseau cyclable;
- stationnements pour vélos;
- vélos en libre-service;

AXE 2 – SÉCURITÉ DES DÉPLACEMENTS ET QUALITÉ DE VIE

Conjuguer sécurité et qualité de vie :

- apaisement de la circulation – secteurs résidentiels

Gérer les déplacements des camions :

- réseau de camionnage

AXE 3 – RÉSEAU ROUTIER ET STATIONNEMENT

Optimiser l'utilisation du réseau routier :

- réseau autoroutier;
- réseau municipal.

Réviser la gestion du stationnement :

- secteurs résidentiels;
- secteurs commerciaux;
- autres.



2.4.4 Coûts et financement

La mise en œuvre des projets, des interventions et des mesures d'un PLD est fortement influencée par leurs coûts et leurs modes de financement. Il est important d'inventorier les coûts d'investissement des projets, des interventions et des mesures ou, si possible, de les estimer. Plusieurs d'entre eux ont déjà été estimés dans le cadre de documents récents de planification (ex. : *Plan de transport*). D'autres coûts devront toutefois être calculés par l'arrondissement ou la ville visé par un PLD ou estimés à partir de cas comparables, ce qui permettra notamment de dégager des coûts unitaires. Idéalement, ces coûts devront être actualisés.

Outre les coûts d'investissement touchant les immobilisations, il est également important d'obtenir ou d'estimer les coûts d'exploitation liés aux mesures retenues.

2.4.5 Échéancier de mise en œuvre

L'établissement d'un échéancier de mise en œuvre des divers projets, interventions et mesures du plan d'intervention doit tenir compte des éléments suivants : importance des coûts d'investissement et d'exploitation, modes de financement, disponibilités financières d'un arrondissement ou d'une ville, coordination avec les partenaires dont la Direction des transports, autres contraintes d'implantation ou de réalisation, etc.

Les projets, les interventions et les mesures peuvent être présentés selon un échéancier à court, moyen et long termes ou en fonction de périodes d'années (0-5 ans, 5-10 ans et plus de 10 ans). Une première priorisation des projets à réaliser, une fois l'adoption d'un PLD complétée, peut également être établie. Cela peut se réaliser dans le cadre d'un plan d'action triennal (trois ans) dont la planification pourra être arrimée à celle des plans triennaux d'immobilisations d'un arrondissement ou d'une ville et des ses partenaires.

2.4.6 Procédures de suivi d'un PLD

La mise en œuvre d'un PLD porte sur un horizon de dix à vingt ans. Dans le cadre de sa mise en œuvre, un arrondissement ou une ville souhaitera effectuer le suivi de la réalisation des projets, des interventions et des mesures. Il est souhaitable que les dispositions ou les procédures de suivi soient définies, même sommairement, dans le document d'un PLD qui sera adopté par le conseil.



Un arrondissement ou une ville pourra décider de produire un **bilan annuel** de réalisation d'un PLD. Un tel bilan pourra contenir les projets, les interventions et les mesures réalisés par cet arrondissement, cette ville, Montréal ou ses partenaires, au cours de la dernière année. La présentation de résultats, à l'aide d'indicateurs, permettra de suivre l'évolution de la réalisation d'un PLD, de même que le niveau d'atteinte des effets recherchés.

Le **suivi d'un PLD à l'aide d'indicateurs** a pour objectif de mesurer la progression des projets, des interventions et des mesures réalisés et les effets induits, notamment en ce qui concerne les habitudes de déplacements dans le territoire. De façon non exhaustive, les **indicateurs de moyen** suivants peuvent être utilisés à cette fin : heures ou kilomètres de services du transport en commun (métro, autobus, train, etc.), kilomètres de voies avec mesures préférentielles pour bus, kilomètres de voies cyclables, nombre de places de stationnement pour vélos, nombre d'intersections sécurisées, kilomètres de corridors scolaires, kilomètres de voies de circulation ayant fait l'objet de réfection, nombre d'entreprises et d'effectifs participant à un programme de gestion de la demande des déplacements, etc.

Quant aux effets ou aux résultats des projets, des interventions et des mesures réalisés, les **indicateurs de résultat** suivants peuvent être considérés : évolution de la part de marché des divers modes de transport des personnes⁴ (auto, transport en commun, vélo, marche, etc.), achalandage des services de transport en commun, débits de véhicules dans le réseau artériel, nombre d'accidents impliquant des blessés, production de gaz à effet de serre, etc.

Le suivi annuel des interventions et des mesures des plans d'action triennaux (voir la section 2.4.5) et de leurs résultats rendra possible des mises à jour d'un PLD. Ces mises à jour pourront conduire à la révision des projets, à la définition de nouvelles interventions, mesures ou actions ou encore, à l'établissement de nouvelles priorités et échéances. Compte tenu de l'évolution constante de ces éléments, il semble souhaitable de **réviser un PLD après une période de cinq ans, une fois qu'il a été adopté.**

2.4.7 Rapport d'étape sur le plan d'intervention



Ce deuxième rapport d'étape colligera, sous forme de textes, de tableaux, de figures et d'informations détaillées contenues en annexes, les principaux éléments du projet de plan d'intervention. Il s'agit d'une description (incluant l'échéancier, les coûts et les modes de financement) des projets, des interventions et des mesures proposés en relation avec les situations identifiées lors du portrait/diagnostic. L'annexe C présente un exemple de table des matières pour ce rapport d'étape.

⁴ La mesure de l'évolution de la part de marché des divers modes de transport des personnes ne peut être effectuée qu'à partir des données de l'enquête quinquennale origine-destination, réalisée par l'AMT. Cette enquête a été réalisée pour la dernière fois en 2008.



2.5 Production du document d'un PLD



Au terme des différentes validations (incluant les activités de consultation publique) effectuées lors des deux rapports d'étape (portrait/diagnostic et plan d'intervention), un projet de PLD pourra être produit. Ce projet fera la synthèse de ces rapports, en établissant des liens entre les principales situations identifiées et les objectifs de transport, les stratégies, les projets, les interventions et les mesures proposés.

Ce projet de PLD pourra être soumis à la consultation publique avant son adoption par le conseil d'un arrondissement ou d'une ville.

À la fin d'une consultation publique, les commentaires et les suggestions seront analysés et discutés afin de déterminer les modifications à apporter au document, en vue de sa version pour adoption par le conseil d'arrondissement ou municipal.

2.6 Activités de consultation publique

2.6.1 Consultation publique

La consultation de la population⁵ constitue un élément incontournable du processus d'élaboration d'un PLD. Il permet de valider ou de bonifier son contenu concernant les situations particulières présentes dans le territoire et sur les solutions possibles. Il peut également contribuer à accroître l'adhésion de la population requise à sa mise en œuvre.

L'encadré présenté aux pages suivantes précise les objectifs des consultations et les moments où elles peuvent se tenir, au cours du processus d'élaboration. Plusieurs types d'activités de consultation sont également présentés de façon sommaire en faisant ressortir les avantages et les contraintes liées à leur utilisation.

La figure de l'encadré indique qu'une variété d'options s'offre à un arrondissement ou à une ville en matière de consultation. Selon le contexte local, l'échéancier ou les disponibilités financières, différents types de consultation peuvent être retenus, tout comme le nombre d'activités de consultation.

En général, **les options de consultation A, B et C** ont pour but de présenter à la population les objectifs d'un PLD et portrait/diagnostic, de les valider ou de les compléter. Des pistes de solutions peuvent également être abordées ou dégagées au cours de cet exercice.

⁵ Le terme « population » est ici utilisé dans un sens large, pouvant inclure des citoyens, des commerçants, des organismes communautaires, etc., appelés à participer au processus de consultation lors de l'élaboration d'un PLD. Une liste non exhaustive des participants possibles se retrouve en annexe A.



L'option D consiste à confirmer les stratégies d'intervention retenues ou à les modifier, le cas échéant, afin d'assurer une adhésion la plus large possible de celles-ci auprès de la population.

Finalement, **l'option E** consiste à présenter publiquement la version préliminaire d'un PLD, dans le souci de rendre compte à la population des éléments qui le composent.

À chaque moment ou phase de consultation, plusieurs types d'activités pourraient avoir lieu en même temps afin d'approfondir ou de préciser des problématiques ou des pistes de solutions. À titre d'exemple, des groupes de discussion et/ou des visites de terrain peuvent être organisés en parallèle à la tenue d'ateliers de travail, afin de multiplier les points de vue et les types de données et d'informations recueillies. **Il apparaît souhaitable de consulter la population à au moins deux reprises au cours de l'élaboration d'un PLD**, soit au début de l'exercice ou pour valider le portrait/diagnostic et avant son adoption par le conseil de l'arrondissement ou de la ville.

2.6.2 Les modalités de la consultation

Les différents types de consultation requièrent au préalable des activités de préparation et de coordination et, même dans certains cas, le développement de matériel (documents de présentation animée de type PowerPoint, questionnaires, grilles de discussion, etc.). Des rencontres de travail avec les intervenants concernés sont requises afin de déterminer l'ordre du jour et les principaux paramètres de la consultation (type d'activités de consultation, nombre de participants, lieux et dates, invitations, questions abordées, déroulement et animation, matériels de présentations, etc.).

Le nombre de séances de consultation à tenir lors d'une même phase peut être déterminé en fonction du territoire, de l'envergure ou de la nature des problématiques à traiter ou encore de la mobilisation citoyenne. Préférentiellement, la durée de ces séances ne doit pas dépasser une durée de deux à trois heures, en soirée, afin de favoriser la plus grande participation possible.

Selon la formule retenue lors des séances de consultation, le rôle d'un arrondissement ou d'une ville pourra être d'agir en tant que modérateur, rapporteur de table et/ou d'observateur. À la fin de la phase de consultation, un compte-rendu sera produit. Ce dernier synthétisera les éléments d'information et les commentaires recueillis, pouvant être organisé de la façon suivante :

- la présentation des commentaires selon de grands thèmes (circulation, transport en commun, modes actifs, etc.);
- la liste des enjeux perçus et des solutions mentionnées;
- l'association des enjeux et des éléments de solution.



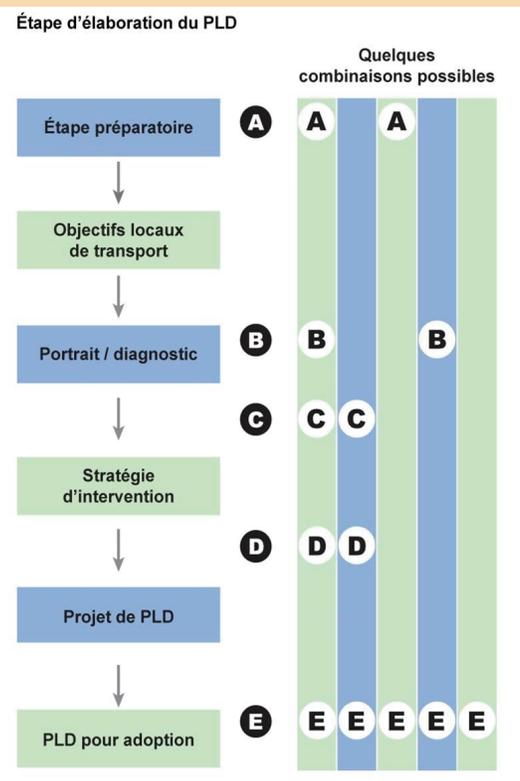
La consultation publique d'un PLD

Les objectifs de la consultation :

- identifier concrètement et rapidement les problèmes, les enjeux et les pistes de solutions grâce à la participation des utilisateurs des réseaux routiers, de transport en commun, piétonnier, cyclable, etc. L'expérience montre que les utilisateurs sont des « experts ». Ils sont en mesure de présenter leur réalité, leurs besoins et de recommander des solutions concrètes;
- impliquer la population dans la démarche de planification locale des transports, dans l'objectif d'une visibilité accrue de l'exercice au sein d'un arrondissement ou d'une ville;
- accroître l'adhésion de la population : augmenter les chances que les propositions d'un PLD s'intègrent bien dans la communauté et diminuer les risques qu'elles soient contestées ou même rejetées;
- bénéficier d'une chance unique permettant de communiquer avec la population, afin de leur expliquer, le cas échéant, les opportunités, les contraintes ou les difficultés de réalisation de certaines interventions.

Les étapes pertinentes pour consulter

Comme le montre la figure suivante, une consultation publique peut avoir lieu à différents moments dans le processus d'élaboration d'un PLD. Cinq combinaisons possibles sont présentées ici, mais d'autres peuvent également être envisagées. En fonction du contexte local, des échéanciers ou des disponibilités financières, chaque arrondissement ou ville pourra élaborer la démarche consultative correspondant le mieux à ses spécificités.



A. La tenue d'une consultation publique à l'étape préparatoire a pour objectif de prendre en compte les préoccupations de la population et les problématiques qu'elle rencontre, le plus tôt possible dans la démarche, avant même l'établissement du diagnostic de transport d'un arrondissement ou d'une ville. La tenue d'une consultation à ce stade exige un matériel de présentation découlant de l'étape préparatoire, basé sur des données existantes et une connaissance sommaire des problématiques.

B. La tenue d'une consultation publique à l'étape du portrait/diagnostic a pour but de prendre en compte le point de vue de la population sur les contraintes et les opportunités qu'offre un arrondissement ou une ville en transport et ce, relativement tôt dans la démarche. Contrairement à l'option A, les analyses et résultats présentés seront plus approfondis, ce qui peut permettre de mieux cibler certaines pistes de solutions.

C. La tenue d'une consultation publique portant sur le rapport d'étape portrait/diagnostic permet de le valider et de s'assurer qu'il est conforme aux réalités vécues par la population, avant l'élaboration des stratégies d'intervention.



D. La tenue d'une consultation publique portant sur le rapport d'étape du plan d'intervention vise à confirmer les stratégies d'intervention retenues. Elle permet aussi de confirmer que les orientations poursuivies pour la résolution des problématiques en transport sont comprises et acceptées par la population, avant la production du projet d'un PLD.

E. La tenue d'une consultation publique à la fin de l'étape du projet d'un PLD permet de recueillir les commentaires de la population sur la proposition de PLD, afin de s'assurer de l'acceptation et de l'adhésion de la population et faciliter sa mise en œuvre.

Chaque étape de consultation peut prendre diverses formes. Celles-ci constituent autant de moyens pour communiquer les principaux résultats d'un PLD, afin que la population soit partie prenante de la démarche et qu'elle adhère aux interventions retenues.

Les diverses formes d'activités de consultation⁶

UN PRÉALABLE : La diffusion d'information auprès du public

Pour qu'une consultation publique atteigne ses objectifs, il faut que la population soit informée sur l'objet de cette dernière et dans quel cadre celle-ci s'inscrit. Plusieurs moyens peuvent être utilisés à cette fin : dépliants distribués à chaque adresse, pages dans les journaux locaux, site Web, etc.

Formes d'activités de consultation	Principales caractéristiques
<p>Le sondage Le sondage constitue un moyen efficace de connaître l'opinion de la population à partir d'un échantillon de répondants. Selon la technique utilisée (courrier, internet, téléphone, etc.), le taux de réponse et la représentativité peuvent varier.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Public large et diversifié concerné. Permet de cibler les intérêts d'une majorité silencieuse; • Coûts de réalisation pouvant être élevés, selon l'échantillonnage visé; • Préparation du questionnaire, réalisation et traitement du sondage nécessitent du personnel qualifié et un certain délai minimal; • Pas de contact direct établi entre l'administration d'un arrondissement ou d'une ville et sa population.
<p>La présentation publique Un arrondissement, une ville ou un consultant présente les résultats dans le cadre d'un exposé formel. Au terme de l'exposé, la population peut poser des questions ou émettre des commentaires.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Facilité de mise en œuvre, exigeant peu d'expertise et un minimum de préparation; • Moyen de communication direct; • Échanges limités dans un cadre relativement rigide; • Possibilité de rejoindre un public assez large.
<p>La consultation publique Après qu'une population ait pris connaissance de l'état d'avancement d'un PLD, elle prépare ses commentaires écrits ou oraux, qu'elle vient présenter dans ses grandes lignes lors de la consultation publique où ceux-ci sont enregistrés.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Facilité de mise en œuvre, exigeant un minimum de préparation; • Moyen de communication direct; • Échanges limités dans un cadre relativement rigide, mais forte implication du public; • Délais exigés pour permettre aux citoyens de réagir, notamment sous la forme de mémoires, aux propositions soumises à la consultation.



Formes d'activités de consultation	Principales caractéristiques
<p>La séance portes-ouvertes Il s'agit généralement d'une activité informelle, tenue au cours de plusieurs séances, à partir de supports présentant l'avancée d'un PLD (kiosques, panneaux d'information, projections, etc.). La population vient rencontrer les employés municipaux et/ou le consultant et discuter de toute une gamme de sujets en rapport avec ce PLD.</p> <p>Des fiches sommaires pour recueillir les impressions de la population peuvent être distribuées à cette occasion.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Cadre informel et contact direct entre la population et les représentants d'un arrondissement ou d'une propices à la discussion; • Plages horaires souples nécessaires pour accueillir un large public; • Présence de personnes et temps suffisant à allouer pour la préparation des supports d'information et l'animation sur place; • Synthèse des commentaires difficile, limitant leur prise en compte lors d'activités subséquentes; • Nombre limité de personnes sur place qui ne permet pas un recueil très précis des commentaires reçus.
<p>Les ateliers de travail Jusqu'à l'étape C : les participants, regroupés en table de 8 à 10 personnes, discutent de différents thèmes (vision idéale du transport, problématiques vécues, pistes de solution, etc.).</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Cadre stimulant pour recueillir des propositions et des commentaires d'un public relativement large et dont les intérêts sont diversifiés; • Diversité des échanges et des problématiques abordées; • Personnel qualifié requis; • Travail de préparation préalable et des coûts de réalisation relativement limités.
<p>Les groupes de discussion Cette activité réfère à des problématiques spécifiques. Les groupes de discussion rassemblent alors des intervenants concernés par ces problématiques afin d'éviter de monopoliser le temps de discussion portant sur des sujets plus généraux.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Cadre stimulant pour recueillir des propositions et des commentaires constructifs de représentants ciblés parmi la population, les groupes associatifs ou d'autres intervenants; • Diversité des échanges et des problématiques abordées; • Personnel qualifié requis; • Travail de préparation préalable et des coûts de réalisation relativement limités.
<p>Les visites terrain/marches exploratoires Ces visites terrain en groupe ont pour objectif de partager des problématiques spécifiques par un processus d'observation commune, entre techniciens, représentants de la population, d'un arrondissement ou d'une ville.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Recherche du consensus facilitée (nature des problèmes et solutions possibles); • Coût de mise en œuvre limité; • Public concerné plus réduit; • Nombre limité de problématiques abordées.

⁶ Cette liste n'est pas exhaustive. Pour une description détaillée des types d'activités de consultation, se référer aux documents suivants : *Manuel sur les pratiques participatives dans la gouvernance locale* de la Fédération canadienne des Municipalités (1999) et *L'interaction avec le publique - Guide pratique à l'attention des promoteurs privés, public ou communautaires*, Ville de Montréal (2005).



3. Thèmes d'analyse et d'intervention d'un PLD

Le chapitre 1 présente le contexte, la définition et la portée, les enjeux de même que les objectifs d'un PLD. Le chapitre 2 décrit, quant à lui, les principales étapes et activités de son processus d'élaboration. Le chapitre 3 présente le contenu général d'un PLD, soit la matière à laquelle les étapes et activités décrites dans le chapitre 2 doivent être appliquées. Ce contenu est regroupé en sept grands axes traitant ensemble de 17 thèmes d'analyse et d'intervention (tableau 3.1). Ces thèmes sont ensuite détaillés, dans la seconde partie du Guide, sous forme de 62 fiches techniques traitant d'un élément d'analyse en particulier.

Tableau 3.1 – Thèmes d'analyse et d'intervention d'un PLD

	Description	Éléments d'analyse et d'intervention (fiches techniques)
Axe 1	Territoire, planification et mobilité	9
Thème 1	Caractéristiques et planification du territoire	6
Thème 2	Mobilité des personnes et des biens	3
Axe 2	Modes actifs et accessibilité universelle	14
Thème 3	Marche et accessibilité universelle	8
Thème 4	Vélo	6
Axe 3	Transport collectif	11
Thème 5	Portrait/diagnostic préliminaire du transport en commun	4
Thème 6	Planification détaillée de l'amélioration des services de la STM	2
Thème 7	Usages collectifs de l'automobile	3
Thème 8	Gestion des déplacements	2
Axe 4	Sécurité des déplacements et qualité de vie	6
Thème 9	Sécurité des déplacements	4
Thème 10	Qualité de vie et <i>quartiers verts</i>	2
Axe 5	Réseau routier	5
Thème 11	Classification fonctionnelle	1
Thème 12	Fonctionnalité du réseau routier	4
Axe 6	Stationnement	7
Thème 13	Stationnement sur rue	4
Thème 14	Stationnement hors rue	3
Axe 7	Transport à vocation économique	10
Thème 15	Transport routier	3
Thème 16	Réseau ferroviaire	3
Thème 17	Transports maritime et aérien	4
Total		62



Constituant l'essentiel du contenu d'un PLD, les fiches techniques ont d'abord pour but de guider la définition d'un portrait/diagnostic de transport dans le territoire d'un arrondissement ou d'une ville. Elles servent à élaborer des pistes de solutions ou d'intervention en réponse aux situations particulières qui seront identifiées dans un arrondissement ou une ville (voir les sections 2.3.1 à 2.3.3). Ces fiches ont un rôle de contrôle afin qu'aucun élément ne soit oublié. Cependant, chaque territoire ayant ses singularités, tous les éléments ne devront pas être traités avec la même importance.

Cette structure de présentation par axe et par thème a été choisie afin de servir l'objectif pédagogique de ce guide. En réalité, il existe énormément d'interactions entre les thèmes. Cette structure ne constitue donc pas la table des matières d'un PLD. La structure de présentation d'un PLD pour un arrondissement ou une ville sera plutôt fonction des résultats à colliger. Il s'agit des éléments de problématiques ou des situations particulières identifiés dans le cadre du portrait/diagnostic des différentes stratégies d'intervention retenues et qui guideront les actions d'un arrondissement ou d'une ville en matière de transport dans leur territoire. La figure 3.1 présente un exemple de table des matières d'un PLD, structurée en fonction de ces paramètres.

Figure 3.1 – Exemple de table des matières d'un PLD

1.	Introduction	
1.1	Mandat et objectifs	
1.2	Démarche d'un PLD	
1.3	Plan du document	
2.	Contexte de planification.....	
2.1	<i>Vision</i> et objectifs stratégiques du <i>Plan de transport</i>	
2.2	Cibles d'intervention et actions du <i>Plan de transport</i>	
2.3	Caractéristiques du territoire	
2.3.1	Territoire et utilisation du sol.....	
2.3.2	Population, emploi et déplacements.....	
2.3.3	Développement prévisible	
3.	Stratégies d'intervention et projets.....	
3.1	Transports actif et collectif.....	
3.1.1	Améliorer les conditions de déplacements à pied	
3.1.2	Favoriser l'usage du vélo	
3.1.3	Améliorer les services de transport en commun	
3.1.4	Favoriser les usages collectifs de l'automobile et la gestion des déplacements	
3.2	Sécurité des déplacements et qualité de vie.....	
3.2.1	Améliorer la sécurité et la qualité de vie	
3.2.2	Gérer le déplacement à vocation économique	
3.3	Réseau routier et stationnement	
3.3.1	Maîtriser l'utilisation du réseau routier	
3.3.2	Réviser la gestion du stationnement rue	
4.	Mise en œuvre et suivi.....	
4.1	Plan d'action prioritaires	
4.2	Suivi et révision d'un PLD	
4.2.1	Bilan annuel.....	
4.2.2	Indicateurs de suivi.....	
4.2.3	Révision d'un PLD	
4.2.4	Autres éléments de mise en œuvre et de suivi.....	

Les prochaines sections de ce chapitre présentent chacun des sept axes regroupant les 17 thèmes d'analyse et d'intervention d'un PLD.



3.1 Territoire, planification et mobilité

Les premières analyses d'un PLD consistent à définir le contexte d'intervention de ce dernier, soit les principales caractéristiques du territoire, de la population ainsi que de la mobilité des personnes et des biens. Ce portrait du contexte d'intervention a pour objectif de servir de toile de fond à l'analyse des situations particulières qui seront identifiées lors des analyses thématiques subséquentes d'un PLD.

AXE 1 - TERRITOIRE, PLANIFICATION ET MOBILITÉ

Thème 1 - Caractéristiques et planification du territoire

Élément 1.1 - Caractéristiques physiques du territoire

Élément 1.2 - Caractéristiques de la population et de l'activité

Élément 1.3 - Organisation des réseaux de transport

Élément 1.4 - Cadre de planification

Élément 1.5 - Découpage territorial pour fins d'analyse et d'intervention

Élément 1.6 - Développement prévisible

Thème 2 - Mobilité des personnes et des biens

Élément 2.1 - Mobilité des personnes

Élément 2.2 - Mobilité des clientèles spécifiques

Élément 2.3 - Mobilité des biens

Voir les fiches techniques 1.1 à 2.3 dans la partie II du Guide.

Thème 1 - Caractéristiques et planification du territoire

L'aménagement du territoire et le transport s'influencent mutuellement. Pour cette raison, il est essentiel de caractériser au préalable, même sommairement, le territoire faisant l'objet d'un exercice de planification des transports.

L'établissement du portrait du territoire et de la population doit d'abord faire ressortir les principales caractéristiques physiques du territoire (localisation, limites, superficie, etc.), de la population (âge, revenu, motorisation, etc.), de l'activité (fonctions urbaines et emploi), de même que de l'organisation des réseaux de transport (routier, transport en commun, piétonnier, cyclable, etc.).

L'autre composante du portrait du territoire concerne la planification de l'aménagement et du transport touchant, en tout ou en partie, le territoire à l'étude. Outre la prise en compte du *Plan de transport* et du *Plan d'urbanisme*, cet exercice consiste à identifier les plans et les exercices de planification à l'échelle d'un arrondissement ou d'une ville à l'étude ou des territoires limitrophes afin de définir le cadre de planification d'un PLD.



L'analyse des documents pertinents de planification vise également à identifier des secteurs ayant des situations particulières auxquelles des solutions devront être apportées et à établir le développement prévisible du territoire (croissance de la population et de l'emploi, projets de développement immobiliers et d'infrastructures, etc.).

Thème 2 - Mobilité des personnes et des biens

Le portrait de la mobilité des personnes et des biens consiste à caractériser sommairement les déplacements des personnes et des biens dans le territoire d'un arrondissement ou d'une ville visé par un PLD. Selon l'importance de cette situation, un portrait ou une estimation du transit peut également être réalisé, c'est-à-dire une analyse de la circulation qui traverse le territoire à l'étude, sans y avoir de point d'origine ou de destination.

Les données disponibles au chapitre des déplacements des personnes, proviennent essentiellement de l'*enquête Origine-Destination* effectuée aux cinq ans dans la région de Montréal. L'enquête la plus récente a été réalisée en 2008. À partir de ces données, un portrait des grands flux de déplacements, par paires origine-destination, peut être établi selon les périodes de la journée, les motifs de déplacements et les modes de transport utilisés. Selon l'importance du phénomène, le portrait des déplacements des personnes peut également faire ressortir l'influence de clientèles spécifiques (étudiants, personnes âgées, travailleurs de secteurs industriels, etc.).

Le portrait de la mobilité des biens doit pour sa part s'appuyer sur des éléments plus fragmentaires, en raison de la difficulté d'avoir accès aux données disponibles, appartenant pour la plupart à une multitude d'intervenants privés.

3.2 Modes actifs et accessibilité universelle

Le *Plan de transport* a fait le choix de prioriser le développement des déplacements par les modes actifs (déplacements à pied et à vélo). Le Plan fait également siéner la priorité accordée à l'accessibilité universelle par la Ville dans son *Plan d'action 2006*.



Interventions proposées dans le Plan de transport en matière de modes actifs et d'accessibilité universelle

- Mise en œuvre de la *Charte du piéton*;
- Amélioration de la sécurité de déplacements des piétons aux intersections et aux abords des établissements d'enseignement et de santé;
- Développement et mise en place d'un programme de réfection des trottoirs;
- Priorisation du déneigement et du déglacement des trottoirs;
- Intégration des besoins des piétons aux projets d'aménagement;
- Doublement du réseau cyclable de Montréal en sept ans;
- Développement du *Réseau blanc* (réseau cyclable entretenu en hiver);
- Développement des navettes fluviales;
- Développement de l'offre de stationnement pour vélo pour la quintupler;
- Intégrer des supports à vélo sur une partie des autobus et des taxis;
- Révision de la réglementation concernant l'accès des vélos au métro et aux trains de banlieue;
- Modification de la réglementation en vue d'obliger les promoteurs à prévoir un nombre minimal de places de stationnement pour vélos dans les nouveaux développements immobiliers;
- Campagne de communication sur le civisme et une meilleure cohabitation des différents usagers de la voie publique;
- Implantation un système de vélo en libre-service;
- Élaboration annuelle d'un plan d'action en matière d'accessibilité universelle.

AXE 2 - MODES ACTIFS ET ACCESSIBILITÉ UNIVERSELLE

Thème 3 - Marche et accessibilité universelle

Élément 3.1 - Lignes de désir et motifs de déplacements à pied

Élément 3.2 - Infrastructures pour piétons

Élément 3.3 - Zones de 30 km/h, rues partagées et rues piétonnes

Élément 3.4 - Contraintes limitant la marche

Élément 3.5 - Accessibilité aux abords des pôles générateurs de déplacements

Élément 3.6 - Corridors scolaires

Élément 3.7 - Programmes de promotion des transports actifs dans les entreprises ou les établissements d'enseignement

Élément 3.8 - Intégration des projets à court, moyen et long termes

Thème 4 - Vélo

Élément 4.1 - Lignes de désir et motifs de déplacements à vélo

Élément 4.2 - Infrastructures cyclables

Élément 4.3 - Contraintes physiques limitant le vélo

Élément 4.4 - Accessibilité aux pôles générateurs de déplacements

Élément 4.5 - Programmes de promotion des transports actifs dans les entreprises ou les établissements d'enseignement

Élément 4.6 - Intégration des projets à court, moyen et long termes

Voir les fiches techniques 3.1 à 4.6 dans la partie II du Guide.



Les principaux éléments de contenu d'un PLD à l'égard des modes actifs et de l'accessibilité universelle peuvent être regroupés en deux grands thèmes, soit la marche et l'accessibilité universelle (thème 3) ainsi que le vélo (thème 4). Les objectifs principaux d'un PLD consiste à proposer « les balises nécessaires quant aux aménagements piétonniers et cyclables », selon les orientations du *Plan de transport*.

Thème 3 - Marche et accessibilité universelle

Avec l'adoption de la *Charte du piéton*, la Ville met le piéton au cœur de ses préoccupations. L'orientation forte du *Plan de transport* à l'égard des modes actifs est une réponse aux tendances récentes observées quant à la diminution des déplacements à pied au quotidien et qui comporte notamment des effets sur les plans de la santé et de l'environnement. Il est en effet important de préserver, voire accroître, la part modale de la marche à l'occasion des déplacements de courte distance, notamment ceux de deux kilomètres et moins (figure 3.2).

L'accessibilité universelle constitue également une priorité pour la Ville de Montréal. Elle a d'ailleurs pris, en 2006, des engagements à l'égard de l'accessibilité universelle dans le cadre d'un plan d'action comportant plus de 80 projets et quatre axes d'intervention⁷. De fait, les considérations liées à la marche et à l'accessibilité deviennent maintenant indissociables. Les principes de l'accessibilité universelle doivent en fait guider toutes les interventions en lien avec la marche.

CONCEPT D'ACCESSIBILITÉ UNIVERSELLE

Le concept d'accessibilité universelle en est d'abord un d'aménagement qui favorise, pour tous les usagers, une utilisation similaire des possibilités offertes par un bâtiment ou un lieu public.

En pratique, l'accessibilité universelle permet d'accéder à un bâtiment ou à un lieu public, de s'y orienter, de s'y déplacer, d'y utiliser les services offerts à tous et de pouvoir y vivre les mêmes expériences que tous les usagers et ce, en même temps et de la même manière.

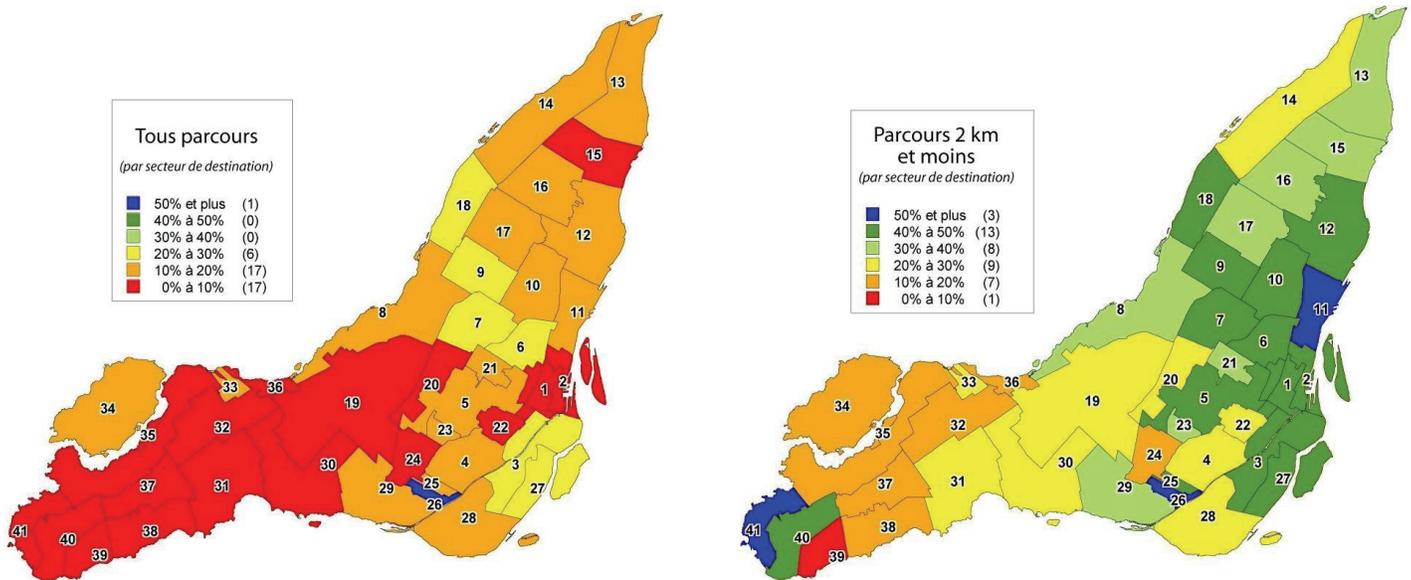
On réalise l'accessibilité universelle en aménageant bâtiments, lieux publics et infrastructures urbaines qui répondent aux besoins de toute la population, incluant les personnes ayant des limitations fonctionnelles.

Source : Ville de Montréal, Poursuivons le virage de l'accessibilité universelle! Des outils à l'intention des arrondissements et des services corporatifs, janvier 2006.

⁷ Les quatre axes d'intervention sont : accessibilité architecturale des édifices municipaux et en habitation, accessibilité des programmes, des services et l'accès à l'emploi, accessibilité des communications municipales ainsi que sensibilisation et formation.



Figure 3.2 - Part modale de la marche 2003 en période de pointe du matin, tous parcours et parcours de deux kilomètres et moins



Source : Résultats de l'enquête Origine-Destination 2003 présentés dans la Charte du Piéton, document de consultation, 2006.

LE DROIT À L'ACCESSIBILITÉ UNIVERSELLE

L'accès aux divers modes de transport constitue une condition essentielle à la participation sociale des personnes handicapées. À cet effet, la possibilité de se déplacer entre son domicile et l'école, les lieux de travail et de réunions, les centres commerciaux, et d'utiliser à cette fin différents modes de transport n'est pas un privilège destiné exclusivement aux personnes sans incapacité, mais plutôt un droit fondamental permettant à toute personne de s'intégrer à la vie en société.

Il est d'ailleurs stipulé à l'article 15 de la Charte des droits et libertés de la personne du Québec que « nul ne peut, par discrimination, empêcher autrui d'avoir accès aux moyens de transport ». Dans ce contexte, l'une des conditions à remplir pour assurer à une personne handicapée l'exercice de ce droit, c'est d'assurer l'accessibilité de divers modes de déplacements et d'éliminer les obstacles qui rendent impossible l'accès aux services de transport.

Si la question plus large de l'accès à l'ensemble des modes de transport public est primordiale, celle de la mobilité des personnes l'est tout autant. À cet égard, avoir la possibilité de se déplacer dans les espaces publics destinés aux piétons et aux cyclistes est aussi essentiel pour l'autonomie des personnes handicapées. Un aménagement adéquat permet alors d'y circuler de manière autonome et sécuritaire.

Source : Office des personnes handicapées du Québec, Document de travail de la table de concertation sur le transport, janvier 2007.

Les analyses menant au portrait/diagnostic de la marche et de l'accessibilité universelle, de même qu'à l'élaboration d'interventions, portent sur les éléments suivants :

- les lignes de désir et motifs de déplacements à pied;
- les infrastructures pour piétons;
- les zones de 30 km/h, les rues partagées et piétonnes;



- les contraintes limitant la marche tels que l'entretien hivernal ou le relief;
- l'accessibilité aux abords des pôles générateurs de déplacements;
- les données de sécurité piétonne;
- les corridors scolaires;
- les programmes de promotion des transports actifs dans les entreprises ou les établissements d'enseignement;
- l'intégration des projets à court, moyen et long termes.

Les analyses de la demande des déplacements à pied consistent à déterminer les principales lignes de désir et motifs de déplacements (travail, études, magasinage, loisirs, etc.) dans le territoire d'un arrondissement ou d'une ville. Ce portrait de la demande sert de toile de fond à l'analyse des infrastructures pour les piétons, aux contraintes limitant la marche et à l'analyse des données de sécurité piétonne.

Des infrastructures ou des mesures plus spécifiques, telles que les zones de 30 km/h, les rues partagées et piétonnes, les corridors scolaires et l'accessibilité aux abords des pôles générateurs (lieux d'enseignement, pôles d'emploi, stations de métro, gares de train, rues commerciales, espaces publics et de loisirs, etc.) doivent par ailleurs faire l'objet d'analyses particulières en raison de leur portée locale, des clientèles concernées et des considérations liées à la sécurité, à la convivialité et au confort.

Enfin, les analyses touchant la marche et l'accessibilité universelle doivent considérer les interventions, les programmes et les mesures de promotion de ce mode, soit dans les entreprises ou les grands établissements publics (enseignement, services sociaux et de santé, etc.) et identifier les mesures d'intégration dans des projets de développement.

Thème 4 - Vélo

La grille d'analyse pour l'établissement d'un portrait/diagnostic et l'élaboration d'interventions en matière de déplacements à vélo est très similaire à celle présentée précédemment (thème 3 - marche et accessibilité universelle). Comme pour le thème précédent, les diverses activités d'analyse et d'élaboration des interventions prévues pour le vélo visent à mettre en relief les principaux éléments de portrait/diagnostic auxquels pourront s'appliquer les interventions.

La planification, l'aménagement, l'entretien et le financement de ces projets, ces interventions et ces mesures impliquent plusieurs instances décisionnelles, notamment les arrondissements et les villes, mais surtout les services centraux. L'annexe D présente le partage des compétences à ce sujet.

Certains aspects touchant le vélo étant très similaires à ceux de la marche (par ex. : la promotion des modes actifs dans les entreprises ou les établissements d'enseignements), les fiches traitant ces aspects dans le thème 4 font simplement référence à leur fiche équivalente dans le thème 3.



3.3 Transport collectif

Auto-solo :
Automobiliste se déplaçant
seul à bord de son
véhicule.

Les transports collectifs comprennent l'ensemble des modes favorisant le déplacement de plusieurs personnes dans un seul véhicule : modes de transport en commun (train de banlieue, métro, autobus, tramway, etc.), mais aussi les usages collectifs de l'automobile, tels que l'autopartage, le covoiturage et le taxi. La gestion de la demande peut également être associée au transport collectif car elle s'appuie souvent en grande partie sur ces modes (transport en commun et covoiturage) pour diminuer les déplacements de type auto-solo de la part des travailleurs et des étudiants.

AXE 3 - TRANSPORT COLLECTIF

Thème 5 - Portrait/diagnostic préliminaire du transport en commun

Élément 5.1 - Offre de transport en commun

Élément 5.2 - Convivialité, confort et sécurité du transport en commun

Élément 5.3 - Demande en transport en commun

Élément 5.4 - Intégration des projets à court, moyen et long termes

Thème 6 - Planification détaillée des améliorations des services de la STM

Élément 6.1 - Diagnostic de l'offre et de la demande en transport en commun

Élément 6.2 - Plan local d'amélioration des services de transport en commun STM

Thème 7 - Usages collectifs de l'automobile

Élément 7.1 - Autopartage

Élément 7.2 - Covoiturage

Élément 7.3 - Taxi

Thème 8 - Gestion des déplacements

Élément 8.1 - Gestion des déplacements dans les entreprises, les établissements publics et les autres générateurs

Élément 8.2 - Gestion des déplacements dans les projets de développement urbain

Voir les fiches techniques 5.1 à 8.2 dans la partie II du Guide.

Les transports collectifs sont présentés dans le *Plan de transport* comme étant la pierre angulaire du développement de Montréal. Les interventions et les projets présentés dans le *Plan de transport* ont pour objectif de faire de ces modes des alternatives efficaces à l'utilisation de l'automobile en solo, en planifiant des interventions et mesures permettant d'offrir aux usagers des temps de déplacements concurrentiels.



Interventions proposées dans le Plan de transport en matière de transports collectifs

- Modernisation et extension du réseau de métro;
- Amélioration de la qualité du service, de l'accessibilité, de la propreté, de la convivialité et de l'information aux usagers du métro;
- Réalisation d'un réseau de tramways et de services rapides par bus en site propre;
- Augmentation de la capacité de transport par autobus;
- Mise en place de mesures prioritaires pour autobus et de dessertes express;
- Mise en place de modes d'exploitation plus attrayants et efficaces;
- Adaptation des services aux clientèles spécifiques;
- Amélioration de l'accessibilité du transport en commun dans certains secteurs;
- Réduction de l'impact environnemental du parc d'autobus et de taxis;
- Réalisation d'une desserte ferroviaire pour l'Est de Montréal et vers l'aéroport;
- Bonification des services de transport métropolitain par bus;
- Amélioration des services de trains de banlieue;
- Utilisation des axes de transport en commun pour le covoiturage;
- Abonnement des employés municipaux aux services d'autopartage;
- Amélioration de la qualité des services de taxis;
- Modernisation et innovation dans l'industrie du taxi;
- Adoption de plans de gestion des déplacements pour tous les grands projets.

La promotion des transports collectif et actif favorisent généralement une forme de développement urbain plus dense, ce qui se traduit par une plus faible consommation énergétique moyenne liée aux transports (figure 3.3).

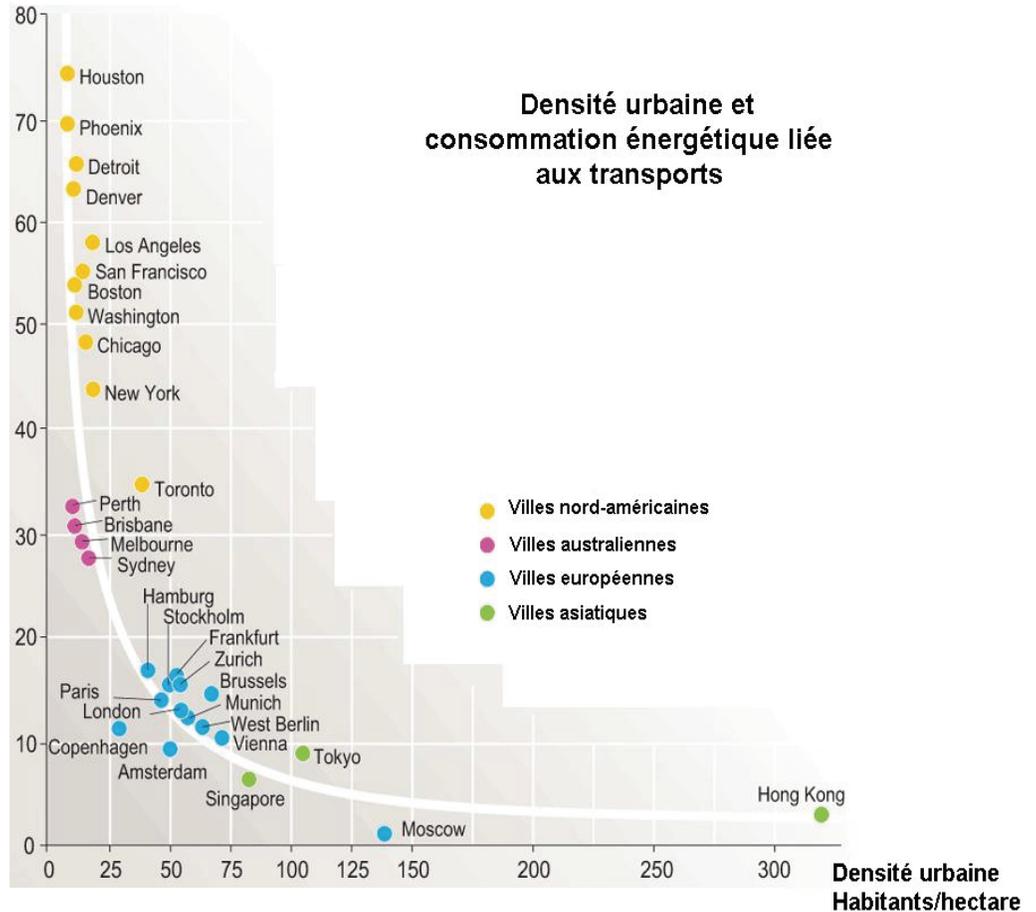
L'axe *transport collectif* regroupe principalement quatre thèmes d'analyse et d'intervention dans le cadre d'un PLD, soit :

- le **portrait/diagnostic préliminaire du transport en commun**, permettant de dégager rapidement une vision globale du transport en commun dans le territoire et des interrelations avec les autres modes;
- la **planification détaillée de l'amélioration possible des services de la STM**, impliquant au préalable un diagnostic sur l'offre et la demande de transport en commun;
- les **usages collectifs de l'automobile** dans le territoire de l'arrondissement ou de la ville : autopartage, covoiturage, taxi;
- la **gestion de la demande** (entreprises, établissements scolaires, etc.).



Figure 3.3 - Densité urbaine et consommation énergétique liées aux transports

Consommation énergétique liée aux transports
Gigajoules per capita annuels



Source : Newman et Kenworthy, 1989, cité dans l'Atlas Environnement du Monde Diplomatique, 2007.

Thème 5 - Portrait/diagnostic préliminaire du transport en commun

Les activités liées à ce thème consistent à produire un portrait/diagnostic préliminaire du transport en commun à partir de données et d'informations disponibles (sites internet des AOT, enquêtes origine-destination, etc.). Il s'agit d'établir un état de la situation macroscopique de l'offre et de la demande de transport en commun. Il présentera essentiellement les infrastructures et les services de transport en commun desservant le territoire à l'étude et l'utilisation de ces services dans le cadre des déplacements en liaison avec celui-ci.



Ce portrait/diagnostic préliminaire a pour objectif de dégager une vision d'ensemble suffisante de l'offre et de la demande de transport en commun, afin d'assurer l'arrimage de la planification de ce dernier avec celle des autres modes (usages collectifs de l'automobile, transports actifs et réseau routier).

Outre l'arrimage entre les modes de transport, une attention doit aussi être apportée par les arrondissements et les villes à l'aménagement et à la gestion des espaces autour des stations, des terminus, des gares et des corridors de transport en commun, ainsi qu'à la forme de développement urbain. Cette dernière a une influence déterminante sur l'utilisation des modes de transports collectif et actif. Le *Plan d'urbanisme* identifie d'ailleurs la nécessité d'intensifier le développement et de diversifier les activités limitrophes aux stations de métro, aux gares de train de banlieue et aux autres équipements et services majeurs afin de favoriser l'utilisation du transport en commun dans le territoire de l'île de Montréal.

Thème 6 - Planification détaillée de l'amélioration des services de la STM

Dans l'optique d'un développement durable, l'intégration des politiques d'aménagement, la planification des transports et la mise en place de MPB sont un enjeu majeur pour chaque arrondissement et ville reconstituée de l'île de Montréal. La STM, en tant qu'AOT, entend participer à l'élaboration de PLD afin d'accompagner dans ce processus les arrondissements ou les villes de l'île de Montréal.

Son rôle consistera notamment à évaluer l'offre et la demande en transport en commun pour chaque secteur à l'étude, lors de la mise en chantier des PLD. Ces analyses complétés, la STM fera ressortir les opportunités d'amélioration de son réseau et leur mise en œuvre à court, moyen et long termes.

Cette révision de l'offre de transport en commun prendra en considération, comme composantes de l'offre future, les projets du *Plan de développement des réseaux* de la STM et les projets majeurs du *Plan de transport*.

De plus, en regard aux mesures prioritaires autobus, les PLD doivent tenir compte du programme de développement de la STM inscrit au 9^e chantier du *Plan de transport*. Ce programme vise à favoriser le transport collectif dans les axes à fort achalandage. Ils pourront également être proposés ailleurs, lorsque nécessaire, en raison des projets proposés par les promoteurs de développement immobilier.

En outre, dans un souci de cohérence et de faisabilité, la STM pourrait proposer à certains arrondissements ou villes un jumelage de l'analyse de l'offre et de la demande, car les besoins de transport dépassent souvent les limites administratives.



Thème 7 - Usages collectifs de l'automobile

Les usages collectifs de l'automobile que sont l'autopartage, le covoiturage et le taxi constituent un complément à l'offre de transport en commun traditionnelle (trains de banlieue, métro, autobus, tramways, etc.).

L'autopartage permet d'effectuer un usage collectif de l'automobile par le biais d'un système géré par une société, une agence publique, une coopérative ou une association mettant à la disposition de ses membres une flotte de véhicules répartis auprès de plusieurs stations. L'autopartage constitue une solution de rechange intéressante à la propriété d'une automobile personnelle ou d'une deuxième voiture, notamment dans les milieux denses où les déplacements automobiles sont souvent moins requis. Par conséquent, il s'agit d'une solution dans la réduction de la dépendance à l'automobile. La Ville entend donc accompagner le développement de l'autopartage à Montréal. Un tel système est offert à Montréal par l'organisme Communauto, depuis près de 15 ans.

Le covoiturage consiste, pour sa part, à utiliser un même véhicule pour le déplacement de plusieurs personnes effectuant le même trajet, ou presque. Le plus souvent, cela se fait dans le cadre de déplacements pendulaires pour des motifs de travail ou d'études (aller le matin et retour le soir). Le covoiturage exige souvent la présence d'un organisme de coordination permettant le jumelage des covoitureurs, ce que fait, entre autres, les centres de gestion des déplacements (CGD) présents dans la région de Montréal. Le *Plan de transport* prévoit appuyer le covoiturage, à l'aide de diverses interventions et mesures dont l'implantation de voies réservées pour le transport collectif et de places de stationnement réservées pour les covoitureurs.

Enfin, le taxi occupe également une place importante dans l'intermodalité des modes de transport collectif. À cet égard, le *Plan de transport* souhaite le développement du marché des taxis adaptés à la demande : des taxis accessibles aux personnes handicapées, des taxis munis de supports à vélo et des taxis « verts », c'est-à-dire des véhicules écoénergétiques ou à faible émission de polluants.



Thème 8 - Gestion des déplacements

Gestion des déplacements

De façon générale, la gestion de la demande ou des déplacements s'appuie sur un ensemble de mesures visant à promouvoir des choix de transport attrayants et compétitifs à l'automobile en solo. Les mesures de gestion de la demande, agissant sur le comportement des individus et en influençant le besoin, le moment et le choix du mode de transport, sont diverses : amélioration des services de transport en commun (mesures préférentielles et incitatives), covoiturage, gestion des horaires, gestion du stationnement, tarification, etc.

La gestion des déplacements, aussi appelée gestion de la demande, s'appuie sur un ensemble de mesures complémentaires visant à promouvoir des choix de transport attrayants et compétitifs à l'auto-solo. Souvent mise en place dans les entreprises et les établissements publics (services sociaux et de santé, enseignement, etc.), cette gestion agit sur le comportement des employés afin de réduire l'impact de la forte demande en déplacements pendant les périodes de pointe. À l'instar du covoiturage qui constitue l'une des mesures complémentaires, la gestion de la demande s'effectue souvent à l'aide des CGD.

CENTRE DE GESTION DES DÉPLACEMENTS DE MONTRÉAL :

Trois CGD œuvrent dans le territoire de Montréal : CGD Saint-Laurent, Mobiligo et Voyagez Futé. Financés en partie par le MTQ pour offrir des solutions alternatives à l'auto-solo, les CGD offrent divers services afin d'assurer l'accès des travailleurs, des étudiants ou d'autres clientèles aux pôles d'emplois, d'études ou autres situés dans le territoire de l'île de Montréal.

Les CGD offrent des solutions aux problèmes d'accessibilité des lieux de travail, d'études postsecondaires et autres ainsi qu'au manque d'espaces de stationnement. Ils accompagnent les entreprises ou les établissements dans la mise en place de mesures et de services adaptés à leurs besoins, notamment :

- l'élaboration de plans de transport personnalisés;
- l'expertise-conseil en organisation et en gestion de services de transport alternatif;
- la promotion des modes alternatifs de transport;
- la représentation des besoins d'une entreprise ou d'un établissement auprès des organismes en transport collectif et des instances gouvernementales;
- la mise en place de comités interentreprises ou interétablissements;
- l'accompagnement dans les projets d'implantation ou de délocalisation;
- la mise en place d'outils et de mesures;
- le montage budgétaire et recherche de partenariats financiers.

À titre d'exemple à Montréal, le programme Allégo a été développé par l'AMT pour offrir des alternatives à l'auto-solo dans le cadre de déplacements des travailleurs. Le programme Accès-vélo du CGD Saint-Laurent vise à faciliter l'implantation de vélos en libre-service au lieu d'emploi.

Outre les mesures de gestion des déplacements vers les lieux d'emplois ou les établissements publics, certaines mesures peuvent également être envisagées à l'égard des activités commerciales (livraisons, employés, visiteurs). En effet, en milieu urbain dense, les déplacements automobiles générés par les commerces sont responsables des nuisances pouvant avoir un effet important sur la qualité de vie des résidents d'un quartier.



Il est à prévoir que plusieurs projets de développement urbain se réaliseront à Montréal à court, moyen et long termes. La forme que prendront ces projets de développement ou les mesures d'accompagnement prévues détermineront l'impact des déplacements que les projets généreront, notamment à l'égard des déplacements de véhicules, de la demande de stationnement et dans quelle mesure cet impact est jugé acceptable.

Dans le cadre de l'analyse des projets de développement sur son territoire, Montréal exige de la part des promoteurs qu'ils réalisent une étude d'impact sur les déplacements générés par ces projets. Cette étude doit maintenant être assortie d'un plan de gestion des déplacements visant à offrir des choix de transport attrayants et compétitifs à l'auto-solo.

Selon leur nature ou leur envergure, ces projets de développement se retrouveront dans l'une ou l'autre de ces quatre catégories :

- projet résidentiel, institutionnel, commercial ou industriel générant moins de 300 déplacements par heure et comportant un des éléments suivants :
 - ◆ un accès au réseau artériel;
 - ◆ un nouveau carrefour doté de feux de circulation;
 - ◆ au moins une mesure de mitigation mise en place en raison de la détérioration des niveaux de service, dans la zone d'étude du projet.
- projet résidentiel, institutionnel, commercial ou industriel générant plus de 300 déplacements par heure, mais moins de 800 déplacements/h
- projet résidentiel, institutionnel, commercial ou industriel générant 800 déplacements par heure ou plus.
- projet majeur d'infrastructure de transport de type réfection du réseau routier, remplacement d'infrastructure de transport, requalification urbaine du réseau artériel.

3.4 Sécurité des déplacements et qualité de vie

La sécurité des déplacements et la qualité de vie des citoyens constituent des enjeux prioritaires de la planification des transports à l'échelle locale et concernent l'ensemble des usagers des transports.

L'analyse objective de la sécurité des déplacements se concentre, d'une part, sur la fréquence et la gravité des accidents, leurs emplacements, leurs circonstances et leurs causes et, d'autre part, sur l'environnement concerné et les infrastructures urbaines mises en place.



Bureau de la sécurité des déplacements de Montréal

La mise en place d'un bureau de la sécurité des déplacements à Montréal est une des interventions préconisées par le Plan de transport en matière de sécurité routière. Relevant de l'agglomération, ce bureau doit constituer une table permanente d'échange pour élaborer, implanter et suivre les stratégies afin de réduire le nombre de blessés et de décès dans la route, conjointement avec ses partenaires dont le SPVM.

Vision « zéro Accident » (Suède)

Le système routier doit s'adapter pour mieux prendre en compte les besoins, les erreurs et la vulnérabilité des usagers de la route. La violence du choc que peut tolérer le corps humain, sans en mourir ou être gravement blessé, est le paramètre de base de la conception du réseau routier.

La qualité de vie liée à la mobilité touche par ailleurs diverses considérations telles que la sécurité et la qualité de l'environnement urbain et des milieux de vie, le confort et la convivialité des déplacements dans le voisinage ou vers les services et équipements communautaires, de même que les effets des transports sur la santé (climat sonore, pollution atmosphérique, stress, sédentarité, etc.).

AXE 4 - SÉCURITÉ DES DÉPLACEMENTS ET QUALITÉ DE VIE

Thème 9 - Sécurité des déplacements

Élément 9.1 - Lieux accidentogènes

Élément 9.2 - Gestion de la circulation et caractéristiques géométriques

Élément 9.3 - Modération de la circulation

Élément 9.4 - Réglementation et signalisation

Thème 10 - Qualité de vie et quartiers verts

Élément 10.1 - Aménagement des rues et des infrastructures

Élément 10.2 - Quartiers verts

Voir les fiches techniques 9.1 à 10.2 dans la partie II du Guide.

Le *Plan de transport* précise que Montréal entend intervenir davantage pour réduire de 40 % le nombre des accidents au cours des dix prochaines années, le premier pas vers une vision « zéro accident ». Pour réaliser cet ambitieux objectif, la Ville de Montréal a mis en place un bureau de la sécurité des déplacements. Ainsi ce bureau doit définir et mettre en œuvre les interventions et les mesures permettant l'atteinte de cet objectif.

D'autres interventions et mesures en matière de sécurité des déplacements, ayant pour objectif l'amélioration de la qualité de vie dans les milieux résidentiels, sont également identifiées dans le *Plan de transport*.

Interventions proposées dans le Plan de transport en matière de sécurité des déplacements et de qualité de vie

- Mise en place d'un bureau de la sécurité des déplacements;
- Création de *quartiers verts*;
- Sécurisation des intersections;
- Réduction de la limite de vitesse de 50 km/h à 40 km/h;
- Sécurisation des zones de chantiers de construction;
- Amélioration du respect du *Code de la sécurité routière*;
- Interdiction de l'usage du téléphone cellulaire au volant;
- Implantation des cinémomètres photographiques.



Thème 9 - Sécurité des déplacements

La sécurité des déplacements constitue une préoccupation majeure dans le cadre de la planification et de la gestion des réseaux de transport. Le *Plan de transport* y accorde la priorité en faisant de l'accroissement de la sécurité des déplacements l'un de ses 21 chantiers (voir encadré ci-bas). Les interventions envisagées visent prioritairement à réduire le nombre et la gravité des accidents, soit ceux avec décès ou blessés graves.

PLAN DE TRANSPORT - 17^E CHANTIER ACCROÎTRE LA SÉCURITÉ DES DÉPLACEMENTS

Montréal demeure une des villes les plus sécuritaires en Amérique du Nord. Des efforts importants doivent encore être consentis pour changer les comportements. Chaque année, plus de 12 000 personnes sont blessées et une cinquantaine décèdent dans un accident de la route dans le territoire de Montréal. Le Plan de transport propose un ensemble de mesures, dont la plupart pourront être mises en place rapidement. L'inattention, la distraction et le non-respect du Code de la sécurité routière sont identifiés comme étant les principales causes d'accident.

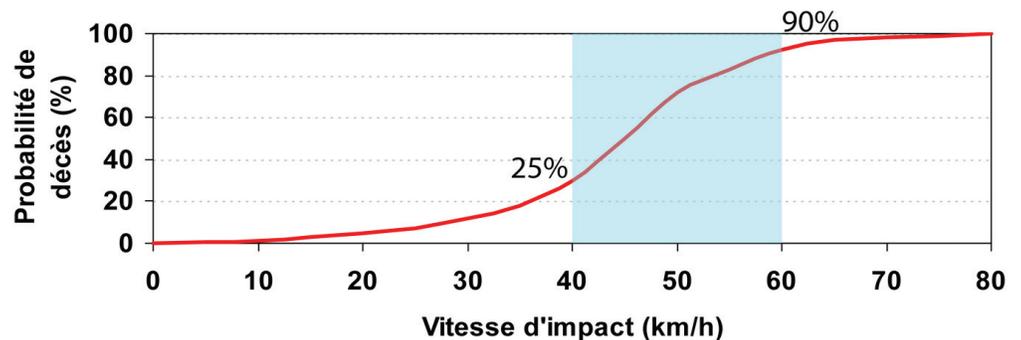
En plus de maintenir une forte présence policière dédiée à la sécurité des déplacements, Montréal veut notamment mettre en place un bureau de la sécurité des déplacements, sécuriser les zones de chantiers de construction, réduire la limite de vitesse de 50 km/h à 40 km/h sur l'ensemble des rues locales à l'exception des artères, réaménager les abords des stations de métro, améliorer le marquage des traverses piétonnes, réduire les largeurs de traversée des chaussées et sécuriser 50 intersections par année, en priorisant les plus problématiques. Montréal plaide aussi en faveur de l'interdiction de l'usage du téléphone cellulaire au volant et réalisera chaque année des campagnes de sensibilisation au respect du Code de la sécurité routière.

Les accidents corporels graves ou mortels impliquent souvent des vitesses élevées. La vitesse augmente à la fois le risque de collision et la gravité de l'impact. Par exemple, la figure 3.4 montre que la gravité de l'impact d'un accident routier, avec un piéton, augmente de manière très importante au-delà d'une vitesse de 40 km/h.

Cette probabilité de décès passe de 25 % à une vitesse d'impact de 40 km/h, à près de 80 % à 50 km/h et à 90 % lorsque la vitesse est de 60 km/h. Au-delà de 65 km/h, la probabilité de décès du piéton lors d'un impact est de 100 %.



Figure 3.4- Probabilité de décès d'un piéton, selon la vitesse d'impact



Ashton, 1982

Source : Résultats de l'enquête Origine-Destination 2003 présentés dans la Charte du piéton, document de consultation, 2006.

Facteurs d'accidents :

- infrastructures;
- facteurs humains;
- véhicules;
- conditions météo.

Source : DSP

Outre la vitesse, d'autres facteurs ont un impact sur la gravité des accidents, soit les facultés affaiblies des conducteurs, l'état et la taille des véhicules, l'état des infrastructures, la qualité des aménagements, les conditions météorologiques, etc.

Afin que l'analyse du niveau de sécurité routière soit statistiquement représentative, le relevé des données d'accidents porte généralement sur une période minimale de trois ans. La localisation et les circonstances des accidents de toutes natures permettent d'obtenir une meilleure compréhension du risque d'accident. Le niveau de sécurité routière est généralement fonction de divers facteurs : débits de véhicules, nombre de conflits, lisibilité et visibilité de l'infrastructure de transport ainsi que de son environnement, comportement des usagers, conditions climatiques ou type de véhicules.

Les interventions visant à améliorer les conditions de sécurité porteront donc sur divers aspects liés à ces facteurs. Par exemple: gestion des mouvements de circulation, modifications physiques aux réseaux, cohérence de la classification routière, réglementation et signalisation, contrôle policier ou sensibilisation des usagers. Ces interventions doivent s'appuyer sur une connaissance fine des problématiques d'accidents dans un arrondissement ou une ville.

Les analyses guidant la définition du portrait/diagnostic de la sécurité des déplacements et l'élaboration d'interventions portent sur les principaux éléments suivants :

- les lieux accidentogènes;
- la gestion de la circulation et les caractéristiques géométriques;
- la modération de la circulation;
- la réglementation et la signalisation.



Principes guidant le choix des interventions en matière de sécurité des déplacements :

- *mesures réalistes;*
- *pas de solution unique pour un problème particulier;*
- *mesures touchant tous les volets de la sécurité;*
- *techniques rigoureuses d'analyse;*
- *approche d'intervention systémique;*
- *intégration institutionnelle efficace.*

Source : AIPCR – 2003

L'amélioration de la sécurité des déplacements passe d'abord par une sécurisation des endroits dits accidentogènes. Ces derniers seront identifiés une fois l'analyse des données d'accidents complétée. Une analyse de la gestion de la circulation et des caractéristiques géométrique du réseau routier pourra, dans certains cas, apporter un éclairage sur des solutions possibles pour accroître la sécurité des déplacements. Dans des cas particuliers, des mesures de modération de la circulation s'imposeront pour réduire la vitesse et/ou les débits de véhicules sur certains axes ciblés à l'intérieur d'un périmètre. Enfin, des interventions en matière de réglementation et de signalisation, seules ou en appui à des interventions physiques, peuvent également être envisagées pour les fins de sécurisation des déplacements.

Thème 10 - Qualité de vie et quartiers verts

La qualité de vie est intimement liée à l'aménagement urbain. Celui-ci a une influence importante sur les modes de transport utilisés et, par conséquent, sur les nuisances (émissions polluantes, niveau sonore, insécurité, etc.) qu'ils génèrent. L'aménagement urbain et les infrastructures de transport doivent donc être conçus afin de favoriser l'usage des modes de transports actif et collectif, tout en autorisant la circulation sécuritaire des véhicules dans les quartiers résidentiels.

PLAN DE TRANSPORT - 16^E CHANTIER REDONNER AUX RÉSIDANTS DES QUARTIERS MONTRÉLAIS LA QUALITÉ DE VIE QUI LEUR REVIENT

Le Plan de transport propose de créer des quartiers verts. Cette approche, inspirée du Plan de déplacements de Paris, encouragera la désignation de périmètres à l'intérieur desquels s'appliqueront un ensemble de mesures et d'aménagements visant à apaiser la circulation, améliorer la sécurité et redonner aux résidents de ces quartiers la quiétude et la qualité de vie qui leur revient. Ces périmètres désigneront des quartiers résidentiels de même que des secteurs englobant des parcs, des institutions scolaires, des hôpitaux, des équipements publics et, dans certains cas, des activités commerciales ou touristiques. La désignation des quartiers verts appartiendra aux villes et aux arrondissements qui auront, dans leurs PLD, la responsabilité de cibler et de mettre en œuvre les mesures applicables. La démarche sera soutenue par l'identification des critères d'implantation, l'adoption de règles d'harmonisation pour tenir compte de la hiérarchisation de l'ensemble des besoins (réseau de camionnage, desserte par autobus, réseau cyclable, etc.) et un guide des quartiers verts.

La mise en place d'une stratégie visant à améliorer la quiétude et la qualité de vie des résidents à l'échelle d'un secteur ou d'un quartier, peut prendre la forme d'un *quartier vert* comme le suggère le *Plan de transport*. La vision des *quartiers verts* s'applique à un **milieu de vie** choisi et délimité par les acteurs locaux. Elle encourage la marche et le vélo comme mode de déplacements de proximité et favorise l'utilisation du transport collectif. Un ensemble de **mesures d'apaisement** de la circulation et de **réaménagement du domaine public** s'appliqueront à l'intérieur des périmètres désignés pour améliorer la sécurité, réduire le volume de circulation et la vitesse dans les rues locales.



Objectifs d'un quartier vert :

- améliorer la sécurité routière, particulièrement des piétons et des cyclistes;
- rendre les lieux publics et les rues universellement accessibles;
- répartir mieux l'espace public au profit des modes de déplacements durable, actif et collectif;
- embellir et verdir les aménagements urbains dans une vision écologique;
- améliorer l'aménagement des rues comme lieu privilégié de rencontre.

La Ville de Montréal élabore présentement le Guide d'aménagement durable des rues de Montréal, traitant notamment des quartiers verts et ce, à l'intention des arrondissements et des villes reconstituées. Ce dernier précise les objectifs (voir encadré ci-contre), les critères d'identification des milieux de vie et de délimitation des *quartiers verts* potentiels, les types de quartiers, les composantes et les interventions possibles ainsi que les principaux éléments de la démarche de mobilisation de la population en vue d'élaborer et de mettre en œuvre de tels quartiers.

QU'EST-CE QU'UN QUARTIER VERT ?

« Un quartier vert est un secteur désigné par une signalisation et un réaménagement du domaine public (chaussées, trottoirs, squares, parcs) qui favorise davantage la marche et le vélo et rend l'usage de ces modes conviviaux pour toutes les personnes. L'accès au transport en commun à partir de ces zones est facilitée et, à l'intérieur de son périmètre, la circulation automobile est restreinte aux déplacements locaux et se fait à de faibles vitesses, ce qui représente une solution à la problématique de circulation de transit. Ce concept est applicable aux quartiers résidentiels ainsi qu'autour des établissements scolaires, des hôpitaux et d'autres établissements publics ou, encore, pour certains secteurs ou rues à vocation commerciale ou touristique. »

Source : Ville de Montréal, Plan de transport de Montréal, juin 2008.

3.5 Réseau routier

Le réseau routier est un élément prépondérant dans la structuration d'une ville. Son fonctionnement assure la majeure partie des déplacements, étant utilisé par à peu près tous les modes de transport en milieu urbain (autos, camions, autobus, motos, vélos, marche, etc.) ou servant d'interface avec des infrastructures en site propre (métro, trains de banlieue, rues piétonnière, voies cyclables, etc.).

Le réseau autoroutier et artériel assure la mobilité des personnes et des biens sur de plus longues distances. Le réseau de collectrices et de rues locales permet l'accessibilité aux pôles d'activité économique, aux milieux de vie et aux services à la population.

Si le réseau routier assume un rôle essentiel, notamment pour la vitalité économique, Montréal souhaite limiter l'impact des déplacements de véhicules sur son territoire ou, du moins, la dépendance vis-à-vis l'automobile afin d'améliorer la qualité de vie et de l'environnement des résidents. Pour ce faire, un nouveau partage de la route, davantage en faveur des modes de transports collectif et actif est favorisé.



Les principales interventions du *Plan de transport 2008* traduisent cette nouvelle approche.

Interventions proposées dans le Plan de transport en matière de réseau routier

- Pas d'augmentation de la capacité routière donnant accès à l'île;
- Nouveau partage de la route accordant une place déterminante au transport collectif et aux modes actifs;
- Réhabilitation et modernisation du patrimoine routier;
- Révision de la hiérarchie du réseau routier;
- Mise en place de mesures de modération de la circulation;
- Extension du réseau de camionnage;
- Amélioration de la gestion des entraves;
- Mise aux normes et implantation de la gestion dynamique des feux de circulation;
- Systèmes de transport intelligent optimisant l'utilisation du réseau routier;
- Réaménagement de certains axes routiers;
- Raccordement du réseau routier pour améliorer la fonctionnalité et l'accessibilité.

AXE 5 - RÉSEAU ROUTIER

Thème 11 - Classification fonctionnelle

Élément 11.1 - Classification du réseau routier

Thème 12 - Fonctionnalité du réseau routier

Élément 12.1 - Circulation dans le réseau routier

Élément 12.2 - Sécurité routière

Élément 12.3 - Accessibilité aux pôles et aux quartiers

Élément 12.4 - Aménagements physiques

Voir les fiches techniques 11.1 à 12.4 dans la partie II du Guide.

PLD et Plan directeur de circulation

Les orientations définies dans un PLD en matière de réseau routier et de circulation font l'objet d'analyses plus détaillées dans un Plan directeur de circulation.

Les analyses guidant la définition du portrait/diagnostic d'un réseau routier et l'élaboration d'intervention portent sur deux thèmes principaux, soit la classification fonctionnelle et la fonctionnalité du réseau routier. De façon générale, les analyses à réaliser au chapitre du réseau routier pour les fins d'un PLD doivent demeurer relativement globale. L'objectif d'un PLD pour ce volet précis est d'identifier les principales problématiques ou situations types permettant par la suite de définir des orientations ou des stratégies d'intervention.

L'analyse détaillée du réseau routier, de la circulation et des interventions requises, le cas échéant, dans le territoire d'un arrondissement ou d'une ville, relève davantage d'un plan directeur de circulation, une étape subséquente d'un PLD.



Thème 11 - Classification fonctionnelle

La classification fonctionnelle du réseau routier, aussi appelée hiérarchie routière, a pour but d'identifier et de désigner les fonctions attribuables aux divers liens et axes de circulation d'un réseau routier. Elle constitue un outil de gestion et de planification facilitant l'élaboration et la mise en œuvre de politiques d'aménagement du territoire et des transports.

Les autoroutes doivent assurer uniquement la circulation des véhicules avec des vitesses plus élevées, dans des conditions sécuritaires, ce qui signifie que les accès y sont limités. En ce qui concerne les déplacements urbains, les artères assument le rôle de principal lien du réseau routier. Les rues collectrices assurent la connexion entre les rues locales et les artères ainsi que l'accessibilité aux propriétés et aux activités urbaines riveraines.

Les rues locales assurent essentiellement un rôle d'accessibilité aux propriétés riveraines. Les accès y sont donc nombreux et la vitesse y est normalement plus réduite. La canalisation de la circulation principalement dans les axes supérieurs, soit les autoroutes, les artères et les collectrices, vise à assurer des déplacements efficaces. Cela permet ainsi de limiter la circulation dans les rues locales et, par conséquent, les impacts quant à la sécurité et les nuisances généralement associées à la circulation. La fonction d'une voie routière doit être cohérente avec l'environnement urbain qu'elle traverse ou qu'elle dessert.

La hiérarchisation du réseau routier revêt également un aspect de nature organisationnelle puisque l'organisme gestionnaire diffère selon la classe routière. Ainsi le MTQ est gestionnaire du réseau autoroutier. Le conseil d'agglomération⁸ établit le réseau artériel et dispose d'un pouvoir de normalisation de la gestion et de l'harmonisation des règles de signalisation de ce réseau.

De plus, l'agglomération est responsable de l'ouverture, du développement ou des raccordements de quelques grandes artères (Notre-Dame, Cavendish, Pierrefonds, etc.). Mis à part ces exceptions, la gestion, l'exploitation et les investissements dans les réseaux routiers relèvent des villes. La Ville de Montréal se distingue selon ces deux aspects :

- elle a délégué aux arrondissements l'exploitation de son réseau artériel et local, à l'exception des travaux relevant du programme triennal d'immobilisations, dans le réseau artériel;
- elle a conservé la responsabilité des travaux relevant du programme triennal d'immobilisations, dans le réseau local appartenant au centre-ville. Ce dernier est à cheval sur cinq arrondissements, mais ne les couvre jamais totalement.

⁸ Cette section du texte est une vulgarisation des lois et des règlements en vigueur et ne constitue pas un avis légal officiel. Elle a été rédigée par la Direction des transports pour servir les fins didactiques de ce guide technique.



Par ailleurs, la Société des Ponts Jacques Cartier et Champlain est responsable des ponts Jacques-Cartier, Champlain et son estacade, Honoré-Mercier ainsi que d'une partie de l'autoroute Bonaventure.

Un arrondissement ou une ville, de concertation avec les autres gestionnaires du réseau routier, doit évaluer l'adéquation de la classification fonctionnelle du réseau routier, en faisant ressortir les incohérences entre les classes désignées, les niveaux de débits, les conditions de circulation et les activités urbaines riveraines. La classification des axes de circulation a d'ailleurs une influence sur les objectifs et le type de mesures pouvant s'y appliquer

La Ville de Montréal, la CMM et le MTQ ont établi, selon des caractéristiques définies, une classification fonctionnelle du réseau routier comprenant les catégories suivantes : autoroutes, artères principales et secondaire, collectrices et locales (tableau 3.2).

Tableau 3.2 - Classification fonctionnelle du réseau routier de l'île de Montréal

CARACTÉRISTIQUES DES AXES				
Type d'infrastructures	Autoroute	Artère principale	Artère secondaire	Collectrices
Caractéristiques physiques				
Nombre total de voies	4 à 8	4 à 8	4 à 6	4 à 6
Raccordement	Autoroute, artère	Autoroute, artère, collectrice	Autoroute, artère, collectrice	Artère, collectrice, locale
Chaussée	Divisée	Généralement divisée	Souvent divisée	Généralement non divisée
Accès	Contrôlés	Limités	Limités	Partiellement limités
Caractéristiques opérationnelles				
Écoulement	Ininterrompu	Ininterrompu sauf aux feux	Interrompu sauf aux feux et aux passages piétonniers	Interrompu aux feux, panneaux d'arrêt et passages piétonniers
Vitesse affichée en km/h	70-100	50-70	50	50
Gestion de l'écoulement ¹	S/O ²	Prépondérante	Importante	Peu
Stationnement	S/O	Interdit aux période de pointe	Interdit aux périodes de pointe	Généralement permis
Caractéristiques de l'utilisation				
Débit de circulation	>45 000	>30 000	<30 000	1000 - 15 000
Fonction prédominante	Transit	Transit/distribution	Transit/distribution	Distribution/accès
Caractère régional des artères	S/O	Est une voie de service ou donne un accès direct à un point ou croise d'autres artères donnant un accès direct à un point		S/O

¹ La fluidité de l'écoulement est favorisée par le recours aux moyens habituels suivants : synchronisation des feux, interdiction des virages à gauche ou aménagement de baies de virage, aménagement d'une voie de virage à gauche dans les deux sens, sens unique. La gestion de l'écoulement est conditionnée par l'ampleur des moyens mis en place.

² Sans objet

Source : MTQ/Ville Montréal.



Thème 12 - Fonctionnalité du réseau routier

Éléments d'aménagement de la voirie et de ses abords :

- **voies de circulation, y compris les voies de virage;**
- **terre-plein ou îlot déviateur;**
- **stationnement;**
- **équipement de signalisation;**
- **système de drainage;**
- **trottoirs;**
- **aménagements cyclables;**
- **services publics (éclairage, poteaux de téléphone, etc.);**
- **plantations;**
- **mobilier urbain;**
- **places publiques, lieux d'échanges.**

Les analyses guidant la définition du portrait/diagnostic de la fonctionnalité du réseau routier et l'élaboration d'interventions portent sur les principaux éléments suivants :

- la circulation dans le réseau routier;
- la sécurité routière;
- l'accessibilité aux pôles et aux quartiers;
- l'aménagements physiques.

Les diverses composantes du réseau routier doivent assumer adéquatement les fonctions de mobilité et d'accessibilité, en conformité avec les objectifs de la classification fonctionnelle, notamment à l'égard des débits de véhicules. Les analyses doivent permettre de faire ressortir des éléments d'incohérence par rapport à la classification fonctionnelle, comme les problématiques particulières touchant la présence de congestion dans les principaux axes, les discontinuités dans le réseau routier, le débordement dans le réseau local, etc.

La fonctionnalité du réseau routier se mesure aussi du point de vue de l'élément prioritaire que constitue la sécurité routière. Les analyses d'accidents réalisées dans le cadre de ce thème doivent être coordonnées avec les autres thèmes abordant également cet élément d'analyse et d'intervention.

La capacité du réseau routier à assurer une accessibilité aux véhicules optimale aux divers pôles et quartiers d'un arrondissement ou d'une ville doit également être évaluée, tout comme la possibilité de l'utilisation d'une partie de l'emprise routière par d'autres modes de transport, notamment les modes de transports collectif et actif. Ce partage en faveur de ces modes doit toutefois tenir compte des impératifs liés aux services municipaux ou d'urgence ainsi qu'à la nécessité d'assurer une certaine fluidité sur des liens routiers principaux.

Enfin, les aménagements physiques de la voirie et de ses abords ont une grande influence sur la qualité du milieu urbain et sur la fonctionnalité des déplacements. De fait, ils ont un rôle prépondérant sur le contrôle de la circulation, le comportement et le sentiment de confort et de sécurité des usagers (automobilistes, piétons, cyclistes, etc.), notamment chez les catégories plus vulnérables (personnes à mobilité réduite, personnes âgées, enfants, etc.).



3.6 Stationnement

Politique de stationnement

Une politique de stationnement établit les orientations des principaux éléments de gestion du stationnement (offre, réglementation, tarification, etc.) dans le territoire d'un arrondissement ou d'une ville, autant sur rue que hors rue. Cette politique doit s'appuyer sur un portrait/diagnostic réalisé au préalable.

Le stationnement constitue une composante importante du système de transport à intégrer dans la planification des transports à l'échelle locale. Il a en effet une influence déterminante sur les comportements et les habitudes de déplacements des usagers du réseau de transport. Une offre abondante de stationnement favorise habituellement l'utilisation de l'automobile alors que sa rareté amène une plus grande utilisation d'autres modes tels que les transports collectif et actif.

Consciente de cette réalité et ayant pour objectif de réduire la dépendance à l'automobile, Montréal identifie diverses interventions dans son *Plan de transport*, dont l'adoption d'une politique de stationnement.

Interventions proposées dans le Plan de transport en matière de stationnement

- Gestion stratégique du stationnement :
 - ◆ adopter une politique de stationnement;
 - ◆ modifier la réglementation d'urbanisme en matière de places de stationnement;
 - ◆ évaluer avec le gouvernement du Québec et la CMM la possibilité d'obliger les entreprises offrant gratuitement du stationnement à donner à tous leurs employés le choix entre le stationnement gratuit ou une prime équivalente en argent pour utiliser le transport en commun;
 - ◆ procéder à une révision en profondeur des avantages accordés aux employés municipaux en matière de stationnement.
- Adaptation de l'offre de stationnement aux pratiques de transport durable :
 - ◆ aménager des stationnements pour l'autopartage;
 - ◆ implanter des stationnements pour le covoiturage;
 - ◆ aménager des stationnements pour véhicules écoénergétiques et microvoitures;
 - ◆ développer un réseau de stationnements incitatifs;
 - ◆ favoriser l'utilisation des stationnements de centres commerciaux et de grands équipements institutionnels pour les usagers du transport en commun et du covoiturage;
 - ◆ éliminer les stationnements illégaux et les pratiques illégales.
- Information aux usagers :
 - ◆ simplifier la signalisation du stationnement sur rue;
 - ◆ signaler les places disponibles.



Les principales orientations de la future politique de stationnement citées par le Plan visent notamment à :

- plafonner le nombre de places de stationnement dans les secteurs fortement desservis par le transport en commun;
- faciliter le stationnement pour les résidents afin qu'ils utilisent prioritairement le transport en commun et les modes actifs;
- réduire la circulation de transit dans les quartiers résidentiels;
- favoriser les activités d'affaires et commerciales;
- réduire les effets de l'îlot de chaleur urbain;
- convertir, lorsque cela est possible, les terrains de stationnement hors rue à ciel ouvert en projets immobiliers;
- améliorer l'information aux utilisateurs;
- développer un réseau de stationnements incitatifs;
- assurer la livraison des marchandises;
- mettre en place des conditions favorables à l'autopartage;
- imposer l'aménagement de places pour vélos dans tous les nouveaux projets.

AXE 6 - STATIONNEMENT

Thème 13 - Stationnement sur rue

Élément 13.1 - Stationnement résidentiel

Élément 13.2 - Stationnement dans les axes commerciaux

Élément 13.3 - Stationnement dans les axes artériels

Élément 13.4 - Stationnement de courte durée aux abords des écoles, garderies et autres types d'usage

Thème 14 - Stationnement hors rue

Élément 14.1 - Stationnement résidentiel

Élément 14.2 - Stationnement pour les activités commerciales, les institutions publiques et les principaux employeurs

Élément 14.3 - Stationnements incitatifs

Voir les fiches techniques 13.1 à 14.3 dans la partie II du Guide.

Le rôle majeur du stationnement dans le système de transport exige une gestion adéquate. Elle s'effectue souvent par le biais des réglementations municipales en matière de circulation, de stationnement et d'urbanisme, notamment à l'aide des règlements de zonage. Cette gestion doit permettre d'optimiser l'utilisation du stationnement, tout en gérant des effets non souhaités, notamment un débordement lié à la présence de grands générateurs de déplacements.

La réglementation en matière de stationnement peut différer sensiblement d'un secteur à l'autre, qu'il s'agisse par exemple de secteurs résidentiels, commerciaux, industriels ou d'affaires. Si elle doit prioritairement viser la desserte des besoins locaux, la réglementation de stationnement doit également prendre en compte les besoins des autres usagers potentiels, tels que la clientèle des commerces ou de visiteurs.



Dans tous les cas, une gestion efficace du stationnement exige au préalable une connaissance suffisante de l'offre et de la demande à cet égard (répartition et utilisation du stationnement sur et hors rue, localisation des grands générateurs de déplacements, desserte de transport en commun, etc.).

Les grandes orientations en matière de stationnement sont généralement définies à l'intérieur d'un document cadre, par exemple une politique de stationnement. Les analyses à réaliser au chapitre du stationnement dans le cadre d'un PLD ne consistent pas à élaborer une telle politique ou un plan directeur qui constituent en fait des exercices distincts et devant être réalisés subséquemment. Les analyses d'un PLD en matière de stationnement doivent plutôt permettre d'identifier, de manière générale, les diverses catégories de problématiques et les orientations possibles, en réponses à celles-ci.

Thème 13 - Stationnement sur rue

Le stationnement sur rue répond aux besoins de diverses clientèles : résidants, visiteurs, clientèle d'affaires, etc.

La réglementation doit prévoir une certaine offre de places sur rue de proximité pour les résidants des quartiers résidentiels, tout en les préservant du stationnement jugé indésirable observé près de grands générateurs de déplacements (centres commerciaux, édifices à bureaux, établissements publics majeurs, stations de métro, gares de train, etc.).

Dans le cas des axes commerciaux, la gestion du stationnement consiste souvent à favoriser une offre de places de courte durée afin de desservir une clientèle la plus variée possible.

Dans certaines artères importantes du réseau routier, la gestion de la circulation aux périodes de pointe ou l'exploitation des voies réservées pour autobus exigent l'interdiction de stationnement sur rue pendant ces périodes.

Enfin, le stationnement sur rue doit par ailleurs pourvoir à des besoins de courte durée, comme des zones de débarcadère aux abords des écoles, des garderies et autres types d'usage.

Thème 14 - Stationnement hors rue

Le stationnement hors rue constitue un enjeu majeur pour la réduction de la dépendance à l'automobile. Il constitue la principale offre de stationnement de longue durée pour divers usages (résidentiel, commercial, bureau, industriel, institutionnel, incitatif, etc.).

L'offre de tels stationnements pour les bâtiments résidentiels (nombre de places de stationnement par logement) doit maintenant tenir compte de leur localisation par rapport aux grands pôles d'activités et de services et de leur desserte par les moyens de transport en commun (métro, autobus, train, etc.).



La même logique peut s'appliquer aux activités commerciales et institutionnelles d'importance (établissements d'enseignement, de santé et de services sociaux, etc.) de même qu'aux principaux secteurs d'emplois générant de nombreux déplacements (employés, clientèles, visiteurs, livraisons, etc.). L'offre de stationnement doit y être ajustée en fonction de la desserte en transport en commun. Actuellement, ces activités sont bien souvent desservies par de grands parcs de stationnement, ce qui favorise l'utilisation de l'automobile.

Une stratégie de gestion du stationnement hors rue doit par ailleurs considérer une offre de stationnements incitatifs aux principaux points de services de transport en commun (stations de métro, gares, etc.).

3.7 Transport à vocation économique

Le transport à vocation économique est une composante essentielle du dynamisme de Montréal et de ses arrondissements. Le transport à vocation économique comprend, d'une part, le transport urbain et interurbain des marchandises. Ce dernier assure la disponibilité de biens aux commerces et aux industries et permet d'exporter la production des entreprises locales. La position de Montréal comme plaque tournante du transport de marchandises à l'échelle continentale, intégrant tous les aspects de la logistique, a permis d'implanter un secteur d'activité économique lié aux transports à forte contribution de création de richesse et d'emplois dans la région métropolitaine. D'autre part, le transport à vocation économique est associé également à celui des personnes, dans le cadre des déplacements interrégionaux et internationaux.

Les entreprises associées au transport des marchandises (fabrication, commerces de gros, commerces de détail, camionnage, entreposage) généraient 353 000 emplois dans l'île de Montréal, en 2006. De plus, tous les arrondissements sont interpellés par cet enjeu.

Par ailleurs, la fonctionnalité des grands réseaux interurbains de transport de personnes (aéroport, trains, autocars) et l'adéquation de l'accessibilité à ces grands réseaux sont déterminantes dans le développement des services supérieurs et du secteur touristique. Ces enjeux sont pertinents pour certaines parties du territoire, notamment le centre-ville, et dans les aires à proximité des grandes infrastructures portuaires et aéroportuaires.



AXE 7 - TRANSPORT À VOCATION ÉCONOMIQUE**Thème 15 - Transport routier****Élément 15.1 - Réseau de camionnage****Élément 15.2 - Livraisons****Élément 15.3 - Transport par autocar****Thème 16 - Réseau ferroviaire****Élément 16.1 - Réseau ferroviaire****Élément 16.2 - Intégration urbaine****Élément 16.3 - Intermodalité ferroviaire****Thème 17 - Transports maritime et aérien****Élément 17.1 - Installations portuaires****Élément 17.2 - Activités portuaires et intermodales****Élément 17.3 - Installation aéroportuaires
et intermodales****Élément 17.4 - Activités aéroportuaires****Voir les fiches techniques
15.1 à 17.4 dans la partie II
du Guide.**

Le Plan de transport reconnaît l'importance du transport à vocation économique, qui fait l'objet du 19^e chantier. Les propositions du Plan visent à soutenir la compétitivité et la force d'attraction de Montréal, en offrant des conditions favorables aux entreprises existantes ainsi qu'aux nouveaux investissements, tout en protégeant la quiétude, la qualité de vie et la sécurité des résidents.

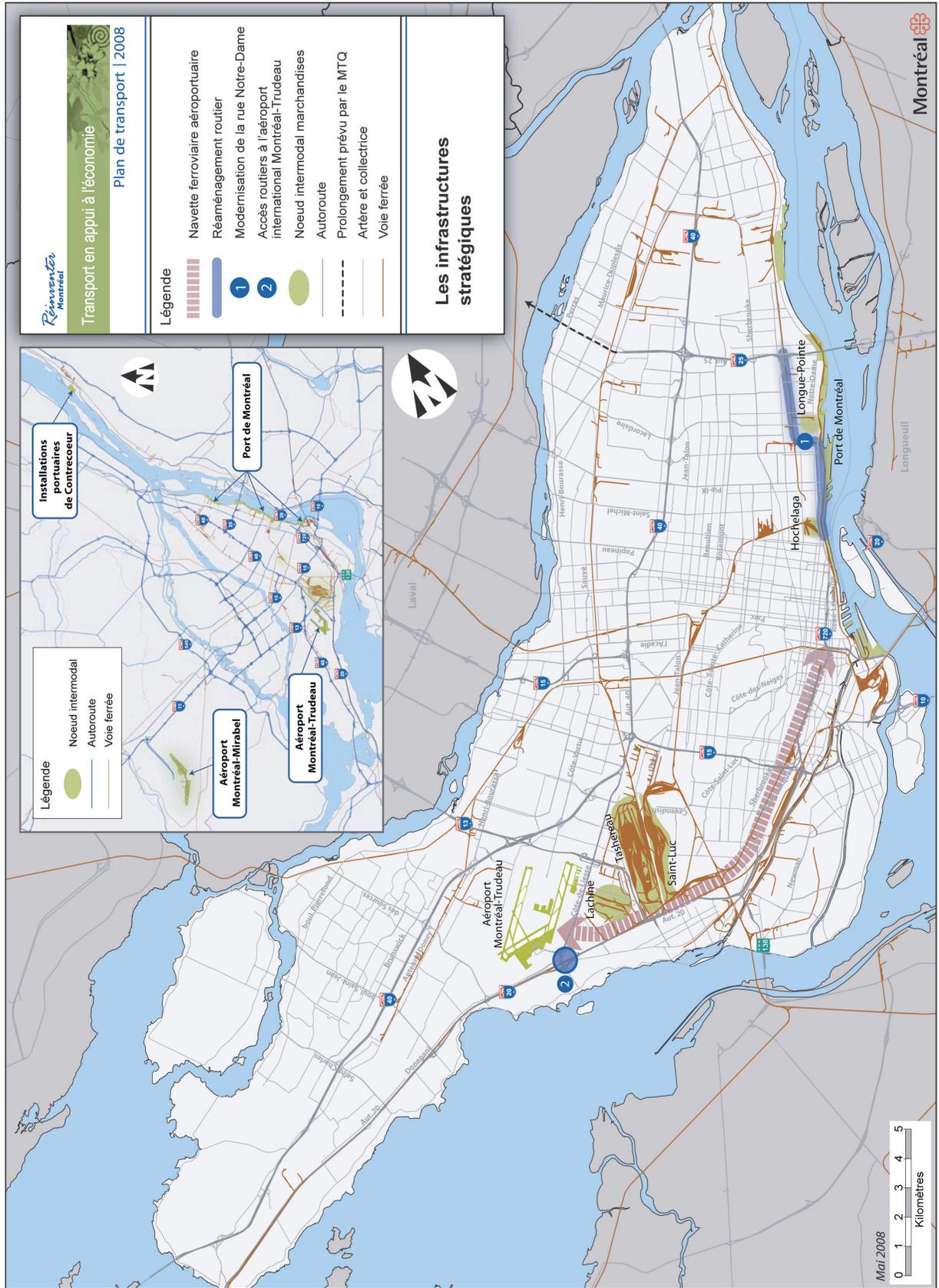
Si le transport à vocation économique est essentiel à l'essor de Montréal et de ses arrondissements, il peut également être une source de nuisances pour les résidents, que ce soit le bruit, les vibrations, la pollution de l'air, la quiétude ou la sécurité. Sur ce dernier point, le transport de matières dangereuses est un élément dont il faut particulièrement tenir compte. Ces nuisances peuvent résulter des divers modes de transport (camionnage, autobus, trains, port, aéroport).

Les actions privilégiées par le *Plan de transport* concernant le transport à vocation économique portent sur :

- l'amélioration de l'accessibilité, la préservation de l'intégrité et l'optimisation de la fonctionnalité des grandes infrastructures liées aux transports à vocation économique;
- la réglementation et la gestion des réseaux à vocation économique en lien avec les nuisances et à la sécurité;
- la collaboration avec les divers acteurs publics et privés visant à consolider la position de Montréal comme plaque tournante et à accentuer l'intermodalité. Certains projets comme la modernisation de la rue Notre-Dame, le réaménagement de l'échangeur Dorval et la préservation des emprises et des accès ferroviaires au port, s'inscrivent dans ces actions.



Figure 3.5 - Infrastructures stratégiques pour le transport à vocation économique



Source : Ville de Montréal, Plan de transport, juin 2008, p. 161.



Interventions proposées dans le Plan de transport en matière de transport à vocation économique

- Modernisation de la rue Notre-Dame;
- Préservation de l'intégrité physique et fonctionnelle des installations portuaires;
- Accroissement de l'accessibilité terrestre du port de Montréal;
- Amélioration des accès routiers à l'aéroport international Montréal-Trudeau (réaménagement de l'échangeur Dorval);
- Navette ferroviaire entre l'aéroport international Montréal-Trudeau et le centre-ville de Montréal;
- Soutien à la croissance du système aéroportuaire;
- Préservation de l'intégrité physique et fonctionnelle des liens ferroviaires;
- Amélioration de service de trains de voyageurs dans la ligne Montréal-Toronto;
- Implantation de mesures favorables au transport par autocar (incluant des voies réservées);
- Extension et harmonisation du réseau de camionnage;
- Contrôle des masses et des dimensions de camions et contrôle des horaires de livraison;
- Réglementation des matières dangereuses dans le réseau de camionnage, incluant des restrictions horaires;
- Augmentation des mesures de contrôle et de surveillance du transport routier de marchandises;
- Étude des nouveaux modes de distribution de marchandises;
- Optimisation de la circulation des camions en milieu urbain;
- Implantation de centres intermodaux de distribution.

Thème 15 - Transport routier

Le camionnage et ses activités connexes sont des éléments de premier plan quant au transport routier. Le transport des personnes par autocar constitue une autre composante du transport à vocation économique s'effectuant dans les réseaux routiers local et interurbain.

Les arrondissements et les villes doivent évaluer les mesures de gestion de la circulation de camions ainsi que les modalités d'approvisionnement et de livraison dans leur territoire. Cet exercice doit s'effectuer en prenant en considération les besoins de camionnage des arrondissements et des villes limitrophes, afin d'assurer une cohérence en matière de réseau de camionnage à l'échelle de l'île de Montréal.

Par ailleurs, la circulation des camions, incluant les camions lourds, constitue un élément important pour les arrondissements ou les villes à l'égard de l'aménagement, du maintien et de la durée de vie du réseau routier.



Les données concernant la circulation des marchandises, principalement par camion, leurs charges et leurs horaires sont peu nombreuses, souvent incomplètes, confidentielles ou peu disponibles sous forme désagrégée sur les plans spatial ou historique. De plus, la production industrielle, l'activité commerciale et les pratiques logistiques évoluent relativement rapidement. La planification du réseau de camionnage doit tenir compte de ces éléments. La bonification des informations sur le transport des marchandises et le transport à vocation économique devient ainsi une priorité.

Outre la planification et la gestion du réseau de camionnage pour canaliser la circulation de transit de camions et de véhicules lourds, la gestion des livraisons locales et l'efficacité du transport par autocar sont des éléments à planifier en matière de transport routier.

Thème 16- Réseau ferroviaire

Le réseau ferroviaire est un élément essentiel à la mobilité des biens et des personnes. En termes de distances parcourues et de charges transportées et, dans un moindre degré, la mobilité des personnes (trains banlieues et services interurbains), le réseau ferroviaire offre un service indispensable. Les infrastructures ferroviaires comprennent les voies ferrées, les cours de triage et les garages de trains. Une partie de ces équipements, qui autrefois étaient construits en périphérie de la ville, se retrouvent aujourd'hui bien souvent en milieu urbain, pouvant ainsi amener des nuisances et des effets de coupe. La vocation des équipements a parfois changé. L'évolution de la structure économique et la relocalisation des activités en périphérie, plus près des parcs industriels ou aux abords des autoroutes, ainsi que la nécessaire multimodalité, requiert un repositionnement de l'activité ferroviaire. L'enjeu majeur pour un arrondissement ou une ville est d'assurer la consolidation et le développement des activités ferroviaires.

Thème 17 - Transports maritime et aérien

Les infrastructures portuaires ou aéroportuaires ne relèvent que de certains arrondissements ou villes, ou de ceux adjacents à ces infrastructures qui sont touchés par ces activités. Les activités aériennes et portuaires constituent des activités économiques importantes à l'échelle locale et nationale. Toutefois, les avions, les trains et les camions en lien avec ces secteurs d'activités peuvent constituer des nuisances en termes de bruit, de vibration et de pollution de l'air.



Partie II :

Fiches techniques du guide



1. Structure des fiches techniques

Chacun des thèmes présentés dans le chapitre 3 est détaillé sous la forme de fiches techniques intégrées à cette seconde partie du Guide. Elles traitent de plus d'une soixantaine d'éléments d'analyse et d'intervention particulier.

Constituant l'essentiel du contenu d'un PLD, les fiches techniques énoncent l'enjeu qui génère l'intérêt de cet élément. Elles identifient les sources de données, guident la définition d'un portrait/diagnostic en énonçant les analyses à réaliser et proposent des pistes de solutions ou d'intervention en réponse aux situations particulières qui seront identifiées dans un arrondissement ou une ville.

Les fiches techniques constituent, en quelque sorte, une liste de contrôle des éléments d'analyse et d'intervention à couvrir lors de l'élaboration d'un PLD. Cependant, en fonction du contexte local, tous les éléments ne devront pas être traités avec la même importance. Dans d'autres cas, certains éléments d'analyse et d'intervention ne sont pas applicables dans le territoire d'un arrondissement ou d'une ville donnée.

Compte tenu des interrelations entre les divers thèmes, certains éléments d'analyse et d'intervention se retrouvent, en tout ou en partie, dans des fiches techniques différentes. Par exemple, des éléments d'analyse et d'intervention liés à la sécurité pourront se retrouver à la fois dans des fiches présentées pour des thèmes ou des axes différents.

Chaque fiche technique contient les informations suivantes :

- de grands **enjeux** touchant le contexte d'intervention et de planification à Montréal et, en particulier, les orientations et objectifs du *Plan de transport*;
- des **données** et informations pertinentes à colliger et les **sources** possibles. Cette liste, non exhaustive, identifie les principales données et les informations pertinentes habituellement applicables à l'élément concerné. Un arrondissement ou une ville faisant l'objet de l'élaboration d'un PLD constitue la principale source à cet égard. D'autres sources de données importantes sont également identifiées (services centraux de la Ville de Montréal, STM, AMT, MTQ, etc.);
- des **analyses** à réaliser pour l'établissement d'un portrait/diagnostic. Selon les situations particulières observées dans le territoire d'un arrondissement ou d'une ville, d'autres analyses que celles identifiées pourraient toutefois être requises;
- des exemples d'**éléments potentiels d'intervention** ou de pistes de solutions possibles en fonction de situations souvent observées à l'échelle locale comme un arrondissement ou une ville;

Élément 3.6 - Corridors scolaires

Enjeux	Les corridors scolaires constituent par définition un réseau de cheminements piétons sur lesquels est concentrée la majorité des déplacements des écoliers accédant à l'école par la marche ou à vélo. Les corridors scolaires se retrouvent notamment sur les itinéraires desservis par des brigadiers, aux points importants de traversées et sont identifiés à l'aide de panneaux de signalisation visibles pour rappeler aux automobilistes de conduire avec prudence aux heures d'entrée et de sortie des élèves. Ces corridors font de plus l'objet d'une surveillance policière particulière.
Données et sources	Les données requises sont principalement disponibles auprès de la direction des travaux publics de l'arrondissement ou de la ville ou du SPVM. Les principales données pertinentes sont : <ul style="list-style-type: none"> • Localisation des corridors et des brigadiers scolaires, écoles desservies, signalisation utilisées, etc.
Analyse	<ul style="list-style-type: none"> • Adéquation des corridors scolaires et des principaux itinéraires d'accès desservis entre écoles et bassins d'écoliers • Évaluation du réseau de trottoirs et d'intersections utilisés par les corridors scolaires; • Mesures d'accompagnement des corridors scolaires en place (signalisation, traverses piétonnes, mesures de modération de la vitesse, etc.)
Éléments d'intervention	<ul style="list-style-type: none"> • Révision du réseau de corridors scolaires (ajout/suppression) de tronçons, le cas échéant; • Interventions géométriques aux endroits identifiés (élargissement de trottoirs, reconfiguration d'intersections, etc.); • Ajout de signalisation; • Implantation de mesures d'apaisement de la circulation • Accroître la visibilité aux intersections des corridors scolaires
Intervenants	<ul style="list-style-type: none"> • SPVM • Établissements et commissions scolaires



- des **intervenants** probables à l'occasion d'une activité donnée, y compris les représentants d'un arrondissement ou d'une ville. Les intervenants identifiés dans chaque fiche sont présentés à titre indicatif. La nature et l'envergure des situations particulières observées ou appréhendées dicteront le nombre et les types d'intervenants qui seront impliqués dans chaque activité.

Les fiches des premier et second thèmes sont simplifiées par rapport au modèle présenté car elles traitent d'éléments descriptifs n'entraînant pas d'intervention. Les prochaines sections de ce chapitre présentent brièvement, par grand axe, chacun des divers thèmes d'analyse d'intervention d'un PLD.

AXE 1 - TERRITOIRE PLANIFICATION ET MOBILITÉ

Fiches techniques 1.1 à 2.3

Thème 1 - Caractéristiques et planification du territoire

- Élément 1.1 - Caractéristiques physiques du territoire
- Élément 1.2 - Caractéristiques de la population et de l'activité
- Élément 1.3 - Organisation des réseaux de transport
- Élément 1.4 - Cadre de planification
- Élément 1.5 - Découpage territorial pour fins d'analyse et d'intervention
- Élément 1.6 - Développement prévisible

Thème 2 - Mobilité des personnes et des biens

- Élément 2.1 - Mobilité des personnes
- Élément 2.2 - Mobilité des clientèles spécifiques
- Élément 2.3 - Mobilité des biens

AXE 2 - MODES ACTIFS ET ACCESSIBILITÉ UNIVERSELLE

Fiches techniques 3.1 à 4.6

Thème 3 - Marche et accessibilité universelle

- Élément 3.1 - Lignes de désir et motifs de déplacements à pied
- Élément 3.2 - Infrastructures pour piétons
- Élément 3.3 - Zones de 30 km/h, rues partagées et rues piétonnes
- Élément 3.4 - Contraintes limitant la marche
- Élément 3.5 - Accessibilité aux abords des pôles générateurs de déplacements
- Élément 3.6 - Corridors scolaires
- Élément 3.7 - Programmes de promotion des transports actifs dans les entreprises ou les établissements d'enseignement
- Élément 3.8 - Intégration des projets à court, moyen et long termes

Thème 4 - Vélo

- Élément 4.1 - Lignes de désir et motifs de déplacements à vélo
- Élément 4.2 - Infrastructure cyclables
- Élément 4.3 - Contraintes physiques limitant le vélo
- Élément 4.4 - Accessibilité aux pôles générateurs de déplacements
- Élément 4.5 - Programmes de promotion des transports actifs dans les entreprises ou les établissements d'enseignement
- Élément 4.6 - Intégration des projets à court, moyen et long termes

AXE 3 - TRANSPORT COLLECTIF

Fiches techniques 5.1 à 8.2

Thème 5 - Portrait/diagnostic préliminaire du transport en commun

- Élément 5.1 - Offre de transport en commun
- Élément 5.2 - Convivialité, confort et sécurité du transport en commun
- Élément 5.3 - Demande en transport en commun
- Élément 5.4 - Intégration des projets à court, moyen et long termes

Thème 6 - Planification détaillée de l'amélioration des services de la STM

- Élément 6.1 - Diagnostic de l'offre et de la demande en transport en commun
- Élément 6.2 - Plan local d'amélioration des services de transport en commun de la STM



AXE 3 - TRANSPORT COLLECTIF (SUITE)

Fiches techniques 5.1 à 8.2

Thème 7 - Usages collectifs de l'automobile

- Élément 7.1 - Autopartage
- Élément 7.2 - Covoiturage
- Élément 7.3 - Taxi

Thème 8 - Gestion des déplacements

- Élément 8.1 - Gestion des déplacements dans les entreprises, les établissements publics et les autres générateurs
- Élément 8.2 - Gestion des déplacements dans les projets de développement urbain

AXE 4 - SÉCURITÉ DES DÉPLACEMENTS ET QUALITÉ DE VIE

Fiches techniques 9.1 à 10.2

Thème 9 - Sécurité des déplacements

- Élément 9.1 - Lieux accidentogènes
- Élément 9.2 - Gestion de la circulation et caractéristiques géométriques
- Élément 9.3 - Modération de la circulation
- Élément 9.4 - Réglementation et signalisation

Thème 10 - Qualité de vie et quartiers verts

- Élément 10.1 - Aménagement des rues et des infrastructures
- Élément 10.2 - Quartiers verts

AXE 5 - RÉSEAU ROUTIER

Fiches techniques 11.1 à 12.4

Thème 11 - Classification fonctionnelle

- Élément 11.1 - Classification du réseau routier

Thème 12 - Fonctionnalité du réseau routier

- Élément 12.1 - Circulation dans le réseau routier
- Élément 12.2 - Sécurité routière
- Élément 12.3 - Accessibilité aux pôles et aux quartiers
- Élément 12.4 - Aménagements physiques

AXE 6 - STATIONNEMENT

Fiches techniques 13.1 à 14.3

Thème 13 - Stationnement sur rue

- Élément 13.1 - Stationnement résidentiel
- Élément 13.2 - Stationnement dans les axes commerciaux
- Élément 13.3 - Stationnement dans les axes artériels
- Élément 13.4 - Stationnement de courte durée aux abords des écoles, des garderies et d'autres types d'usage

Thème 14 - Stationnement hors rue

- Élément 14.1 - Stationnement résidentiel
- Élément 14.2 - Stationnement pour les activités commerciales, les institutions publiques et les principaux employeurs
- Élément 14.3 - Stationnements incitatifs

AXE 7 - TRANSPORT À VOCATION ÉCONOMIQUE

Fiches techniques 15.1 à 17.4

Thème 15 - Transport routier

- Élément 15.1 - Réseau de camionnage
- Élément 15.2 - Livraisons
- Élément 15.3 - Transport par autocar

Thème 16 - Réseau ferroviaire

- Élément 16.1 - Réseau ferroviaire
- Élément 16.2 - Intégration urbaine
- Élément 16.3 - Intermodalité ferroviaire

Thème 17 - Transports maritime et aérien

- Élément 17.1 - Installations portuaires
- Élément 17.2 - Activités portuaires et intermodales
- Élément 17.3 - Installation aéroportuaires et intermodales
- Élément 17.4 - Activités aéroportuaires



2. Fiches techniques

Élément 1.1 - Caractéristiques physiques du territoire

Enjeux	Une connaissance appropriée des caractéristiques physiques est nécessaire à l'amorce de l'exercice de planification d'un territoire. Les grandes caractéristiques physiques du territoire d'un arrondissement ou d'une ville doivent être étudiées car elles influencent souvent les déplacements, notamment les modes de transport et les itinéraires utilisés.
Données et sources	<ul style="list-style-type: none"> • Le <i>Plan d'urbanisme</i> et les chapitres consacrés aux arrondissement et aux villes; • La base cartographique informatisée (limites, topographie, emprises, réseaux, utilisation du sol, zonage, etc.) d'un arrondissement ou d'une ville.
Éléments de portrait	<ul style="list-style-type: none"> • La localisation géographique, les limites et la superficie d'un arrondissement ou d'une ville; • L'identification et la cartographie des éléments urbains et naturels à protéger (forêts, milieux riverains ou humides, patrimoine bâti, cimetières, etc.) et des contraintes physiques naturelles ou anthropiques (pentes fortes, cours d'eau, autoroutes, chemins de fer, grandes infrastructures de transport et de services publics, etc.).
Intervenants	<ul style="list-style-type: none"> • Direction du développement économique et urbain; • Direction de l'urbanisme d'un arrondissement ou d'une ville; • Directions de l'urbanisme d'arrondissements ou de villes adjacentes.

Territoire, planification et mobilité
Thème 1 : Caractéristiques et planification du territoire



Élément 1.2 - Caractéristiques de la population et de l'activité

<p>Enjeux</p>	<p>Les déplacements dépendent largement des caractéristiques des personnes qui se déplacent et de l'activité humaine. Une connaissance appropriée des caractéristiques sociodémographiques de la population du territoire à l'étude, de même que des pôles d'emplois et des activités institutionnelles (garderies, établissements d'enseignement, de santé, de services communautaires, garderies, etc.) est donc nécessaire.</p> <p>Les pôles d'emplois et d'activités institutionnelles constituent des générateurs de déplacements des personnes et des biens, parfois très importants. Il est donc important de les identifier et de les localiser dans le territoire.</p>
<p>Données et sources</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Le <i>Plan d'urbanisme</i> et les chapitres concernant les arrondissements et les villes; • La base cartographique informatisée (limites, emprises, réseaux, utilisation du sol, zonage, etc.) d'un arrondissement ou d'une ville. <p>Caractérisation de la population : Les données sont principalement disponibles auprès de Statistique Canada, mais aussi auprès d'un arrondissement ou d'une ville. Ces données sont :</p> <ul style="list-style-type: none"> • le nombre d'habitants dans un territoire d'étude; • la distribution de la population dans le territoire et l'évolution démographique (dix dernières années et plus); • les caractéristiques démographiques et socio-économiques de la population, soit la composition des ménages, la densité (hab./km², le revenu, la motorisation des ménages, etc.). <p>Caractérisation des emplois, des activités économiques et institutionnelles Ces données sont disponibles auprès d'un arrondissement ou d'une ville, des chambres de commerces ou d'organismes de développement économique, de Statistique Canada, etc. Ces données sont :</p> <ul style="list-style-type: none"> • le nombre d'emplois et d'entreprises; • la répartition des emplois et des entreprises par catégorie d'activités (ex. fabrication, construction, services, finance, etc.); • la localisation des activités économiques dans le territoire d'étude, soit dans des pôles ou des axes; • les équipements institutionnels, tels que les parcs, les établissements scolaires et de santé (hôpitaux), les garderies, les services communautaires (centres communautaires et sportifs, bibliothèques, salles de spectacle, etc.); • la clientèle et le personnel des établissements d'importance.



Élément 1.2 - Caractéristiques de la population et de l'activité (suite)

<p>Éléments de portrait</p>	<ul style="list-style-type: none"> • La cartographie et la description des caractéristiques de la population, de l'emploi et de l'utilisation du sol du territoire; • La cartographie, la description générale des densités (personnes/ha ou personnes/km², emplois/km², etc.) et les typologies urbaines (types de logements, catégories d'activités commerciales et industrielles, etc.); • L'identification des pôles générateurs de déplacements selon leur nature, leur envergure (nombre de logements, densité, surface de plancher) et leur incidence sur les besoins de transport (clientèles désignées, motifs créés, périodes de déplacements ciblées, modes et itinéraires attendus); • La mise en valeur des données et des informations sur l'utilisation du sol influençant les déplacements dans le territoire, notamment les motifs et les périodes, les modes de transport, les axes et les corridors utilisés (en lien avec les fiches 2.1 à 2.3).
<p>Intervenants</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Direction du développement économique et urbain; • Direction de l'urbanisme d'un arrondissement ou d'une ville; • Directions de l'urbanisme d'arrondissements ou de villes adjacentes; • Chambres de commerces; • Organismes de développement économique; • Entreprises.

Territoire, planification et mobilité
Thème 1 : Caractéristiques et planification du territoire



Élément 1.3 - Organisation des réseaux de transport

Enjeux	La planification des déplacements sur un territoire s'appuie sur une bonne connaissance de l'organisation générale des réseaux de transport pour l'ensemble des modes, du point de vue des infrastructures et du niveau de service.
Données et sources	<ul style="list-style-type: none"> • La base cartographique informatisée des réseaux de transport auprès de la direction des travaux publics de l'arrondissement ou de la Direction des transports; • Les données et les informations sur les services de transport en commun, provenant de la STM (<i>stm.info</i>) et de l'AMT (<i>www.amt.qc.ca</i>); • Les données et les informations sur le réseau autoroutier (MTQ).
Éléments de portrait	<ul style="list-style-type: none"> • La cartographie des grandes infrastructures de transport (réseau autoroutier, échangeurs, réseaux routiers artériel, collecteur et local, lignes et stations de métro, lignes et gares de train de banlieue, grands stationnements, réseau cyclable, sentiers piétonniers majeurs, etc.); • La cartographie des réseaux d'exploitation de transport (lignes d'autobus, postes de taxi, etc.) et des nœuds intermodaux; • L'identification des grandes caractéristiques des réseaux de transport desservant le territoire (couverture du territoire, desserte des pôles urbains, arrimage entre l'utilisation du sol et la configuration des réseaux de transport, équilibre entre les modes).
Intervenants	<ul style="list-style-type: none"> • Direction des transports; • Direction des travaux publics d'un arrondissement ou d'une ville; • STM; • MTQ; • AMT.



Élément 1.4 - Cadre de planification

Enjeux	Un PLD doit s'inscrire en conformité avec les divers documents de planification en vigueur dans un arrondissement, l'agglomération ou la région de Montréal. L'identification, au préalable, de ces documents est essentielle à la réalisation d'un PLD afin qu'il soit cohérent avec les orientations de développement et les actions adoptées auparavant pour le territoire à l'étude et limitrophes.
Données et sources	<p>Ces données sont disponibles auprès de Montréal, d'un arrondissement, d'une ville, de la CMM ou du Gouvernement du Québec. Il faut identifier les documents à l'échelle :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Régionale : <i>Cadre d'aménagement et orientations gouvernementales</i> (Ministère des Affaires municipales, des Régions et de l'Occupation du Territoire [MAMROT]), <i>Plan de gestion des déplacements - région métropolitaine de Montréal</i> (MTQ), <i>Schéma métropolitain d'aménagement et de développement</i> de la CMM, documents de planification stratégique et/ou PTI de l'AMT, etc.; • de l'agglomération : <i>Plan d'urbanisme de Montréal</i>, <i>Plan de transport de Montréal</i>, <i>Plan stratégique de développement durable de Montréal</i>, <i>Montréal 2025</i>, <i>Plan de développement des réseaux de la STM</i>, etc.; • de l'arrondissement : <i>Plan d'urbanisme de Montréal</i> et les chapitres consacrés aux arrondissement et aux villes; <p>Voir le tableau 1.2 (Partie I du Guide) pour obtenir la liste des documents de planification pertinents.</p>
Éléments de portrait	Les éléments pertinents (orientations, actions et projets) dans les documents de planification (aménagement et transport) du territoire à l'étude ou des territoires limitrophes pouvant influencer la demande de transport ainsi que le développement de l'offre.
Intervenants	<ul style="list-style-type: none"> • Direction des transports; • Direction du développement économique et urbain; • STM; • CMM; • MAMROT; • MTQ; • AMT.



Élément 1.5 - Découpage territorial pour fins d'analyse et d'intervention

<p>Enjeux</p>	<p>Afin de faciliter l'élaboration d'un PLD et compte tenu des particularités du territoire, un arrondissement ou une ville pourrait identifier des secteurs particuliers pour les fins d'analyse et d'élaboration des plans d'intervention. Cela implique la division du territoire, selon des secteurs ou des zones ayant une cohérence d'ensemble, définies par des barrières physiques ou possédant des caractéristiques socio-économiques semblables. Ces secteurs pourraient également être définies par des équipements de transport ou installations immobilières importantes. Ces zones particulières constituent des lieux à transformer, à construire, à conserver ou à revaloriser.</p> <p>À titre d'exemple, un arrondissement ou une ville pourrait être étudié par quadrant pour des considérations de topographie ou de frontières physiques infranchissables. Également, des quartiers aux abords des infrastructures majeures de transport pourraient constituer un secteur particulier.</p>
<p>Données et sources</p>	<p>Certains secteurs ont été identifiés lors des exercices de planification tenus auparavant. Il faut rechercher pour utilisation les documents liés, soit :</p> <ul style="list-style-type: none"> • le <i>Plan d'urbanisme de Montréal</i>, partie I, chapitre 4 : la planification détaillée; • un programme particulier d'urbanisme (PPU). <p>Autrement, la définition de nouveaux secteurs particuliers pour étude requiert une connaissance des problématiques actuelles ainsi qu'une évaluation de la nécessité de les traiter d'une façon particulière.</p>
<p>Éléments de portrait</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Les secteurs particuliers pour l'étude; • Les zones ou les secteurs pouvant ultérieurement être désignés comme étant des <i>quartiers verts</i>.
<p>Intervenants</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Direction des transports; • Direction du développement économique et urbain; • Direction de l'urbanisme d'un arrondissement ou d'une ville; • Direction de l'urbanisme des arrondissements et des villes adjacentes.



Élément 1.6 - Développement prévisible

Enjeux	En complément au portrait de la situation actuelle pour la population, l'emploi et les activités urbaines, la planification des transports doit intégrer le développement prévisible du territoire à l'étude. Outre les prévisions de croissance de la population et de l'emploi dans un horizon de 10 à 20 ans, ce portrait doit établir une liste des projets de développements déjà connus décrivant leur nature (résidentiel, commercial, industriel, institutionnel, etc.) et leur envergure (superficie de plancher, nombre d'emplois, nombre de résidants, etc.).
Données et sources	Ces données sont principalement disponibles auprès de la Ville de Montréal, d'un arrondissement ou d'une ville, notamment dans le <i>Plan d'urbanisme de Montréal</i> et les chapitres consacrés aux arrondissement et aux villes ainsi que le <i>Plan de transport de Montréal</i> : <ul style="list-style-type: none"> • les principaux secteurs et les zones d'accueil pour le développement résidentiel futur (estimation du potentiel de nouveaux résidants) dans le territoire de l'île de Montréal; • l'identification des développements prévisibles à l'intérieur et à proximité d'un arrondissement ou d'une ville; • la localisation de ces développements; • les principales caractéristiques des développements (nature, envergure, horizon de réalisation, etc.).
Éléments de portrait	<ul style="list-style-type: none"> • Les facteurs et les tendances pouvant avoir des influences sur la demande de transport actuelle et/ou future; • L'impact du développement prévisible sur la demande de transport et/ou sur les conditions de transport d'un arrondissement ou d'une ville.
Intervenants	<ul style="list-style-type: none"> • Direction des transports; • Direction du développement économique et urbain; • Direction de l'urbanisme d'un arrondissement ou d'une ville; • Direction de l'urbanisme des arrondissements et des villes adjacentes; • Chambres de commerce; • Organismes de développement économique.



Élément 2.1 - Mobilité des personnes

Enjeux	La caractérisation des déplacements des personnes est nécessaire afin d'obtenir une connaissance initiale suffisante pour cerner la situation. Cette caractérisation consiste à dresser un portrait des déplacements dans un arrondissement ou une ville à l'étude et à faire ressortir, pour diverses périodes de la journée, les grands flux de déplacements par paire origine-destination, par motif et par mode.
Données et sources	Les données de déplacements des personnes proviennent essentiellement de l' <i>enquête Origine-Destination</i> de l'AMT pour tous les modes et les motifs. Ces données peuvent être complétées dans certains cas par celles de Statistique Canada pour les déplacements ayant pour motif le travail.
Éléments de portrait	<p>L'analyse des données vise la présentation des résultats pour les déplacements, dans le territoire à l'étude, pour des périodes de 24 h ainsi qu'en pointe du matin :</p> <ul style="list-style-type: none"> • les principales paires origine-destination; • les motifs de déplacements des principales paires origine-destination; • la part modale du transport en commun et, pour les principales paires origine-destination, les motifs de déplacements et les principales périodes de la journée; • le portrait des déplacements des personnes dans un arrondissement ou une ville à l'étude comprend : les déplacements produits (le territoire à l'étude est le point d'origine du déplacement), attirés (le territoire à l'étude est le point de destination du déplacement), internes (le territoire à l'étude correspond à la fois aux points d'origine et de destination du déplacement) ou en transit (le déplacement n'ayant pas de points d'origine ou de destination dans le territoire à l'étude); • le même exercice de caractérisation des déplacements des personnes peut également être réalisé à l'échelle d'un arrondissement ou d'une ville, par sous-secteur, selon le découpage des données disponibles. Les résultats devraient préférablement être mis en relation avec des analyses de compétitivité des temps moyens de déplacements par transport en commun par rapport aux temps moyens de déplacements en automobile. Ces résultats sont produits par la STM, à l'aide de données provenant du MTQ.
Intervenants	<ul style="list-style-type: none"> • STM; • MTQ; • AMT.



Élément 2.2 - Mobilité des clientèles spécifiques

Enjeux	Certains groupes dans la population, constitués de clientèles spécifiques, ont des besoins précis et des horaires particuliers quant à leur mobilité. Ces groupes comprennent des personnes âgées ou ayant une limitation fonctionnelle, des travailleurs d'une zone industrielle, des étudiants et des familles avec des enfants, etc. Chacun d'eux possède des contraintes de mobilité, soit la perte d'autonomie, la dépendance forte aux transports collectifs ou l'automobile, les flux importants vers quelques centres et les besoins particuliers de sécurité et de confort, etc. La caractérisation préliminaire des déplacements de ces groupes spécifiques vise à faire ressortir les flux de déplacements et les modes et motifs de transport pour chaque paire origine-destination.
Données et sources	Les données de déplacements des personnes proviennent essentiellement de l' <i>enquête Origine-Destination</i> de l'AMT. Elles peuvent être complétées, le cas échéant, par des données disponibles auprès des générateurs de déplacements, tels que les résidences pour les personnes âgées, les établissements d'enseignement et de santé ainsi que les services de transport adapté offerts par la STM.
Éléments de portrait	<p>L'analyse des données vise la présentation des résultats pour les déplacements en liaison avec le territoire à l'étude, pour des périodes de 24 h ainsi qu'en pointe du matin :</p> <ul style="list-style-type: none"> • les principales paires origine-destination; • les motifs de déplacements des principales paires origine-destination; • la part modale du transport en commun et, pour les principales paires origine-destination, les motifs de déplacements et les principales périodes de la journée; <p>Les résultats devraient préférablement être mis en relation avec des analyses de compétitivité des temps moyens de déplacements par transport en commun par rapport aux temps moyens de déplacements en automobile. Ces résultats sont produits par la STM, à l'aide de données provenant du MTQ.</p>
Intervenants	<ul style="list-style-type: none"> • STM; • AMT.



Élément 2.3 - Mobilité des biens

Enjeux	Le déplacement des biens est aussi essentiel à la vitalité économique d'une ville qu'à la qualité de vie de ses résidents. Par contre, le déplacement des biens peut aussi être associé à des nuisances (insécurité, entraves lors de manœuvres de livraison ou autres, pollutions de l'air et par le bruit, vibrations, etc.). Pour ces raisons, il est important d'obtenir une connaissance de base préalable aux analyses plus poussées.
Données et sources	<ul style="list-style-type: none"> • Les déplacements interurbains de véhicules lourds au Québec : <ul style="list-style-type: none"> ◆ <i>Enquête sur le camionnage</i> de 1999 (MTQ); • Les plans de camionnage des arrondissements et des villes de l'agglomération de Montréal.
Éléments de portrait	<ul style="list-style-type: none"> • Le portrait de la mobilité des biens dans le territoire à l'étude cherchera à mettre à profit les données et les informations disponibles, soit : <ul style="list-style-type: none"> ◆ la localisation des équipements liés à la mobilité des biens, tels que les équipements intermodaux (rail-route, portuaires, aéroportuaires), les entreprises de fabrication, d'entreposage et de distribution, les commerces, etc.; ◆ le plan de camionnage et les analyses liées à son élaboration, le cas échéant. • Les éléments de potentiel et de contraintes liés aux déplacements des biens dans le territoire à l'étude.
Intervenants	<ul style="list-style-type: none"> • Direction des transports; • Directions de l'urbanisme et des travaux publics d'un arrondissement ou d'une ville; • Chambres de commerce; • Organismes de développement économique.



Élément 3.1 - Lignes de désir et motifs des déplacements à pied

Enjeux	La connaissance des origines et des destinations des déplacements à pied permet d'identifier les principaux réseaux d'itinéraires de liaison et de desserte, de façon directe, continue, conviviale et sécuritaire. Les transports actifs sont souvent les principaux modes utilisés pour les déplacements effectués sur des distances de moins de deux kilomètres, notamment ceux effectués en lien avec l'utilisation du transport en commun.
Données et sources	Différentes données peuvent être exploitées : <i>enquête Origine-Destination</i> de l'AMT, données de recensement de Statistique Canada, comptages de circulation de la Ville de Montréal et/ou des arrondissements, etc.
Analyses	<p>L'analyse des données identifiées précédemment permet de :</p> <ul style="list-style-type: none"> • caractériser les habitudes de déplacements des résidents et des visiteurs de l'arrondissement en : <ul style="list-style-type: none"> ◆ identifiant les principales paires origine-destination pour les déplacements piétons à l'échelle de l'arrondissement; ◆ identifiant les parts modales et les motifs de déplacements à pied pour les déplacements internes et vers les secteurs périphériques, le centre-ville et les autres secteurs; • qualifier ou quantifier les principaux itinéraires, axes ou intersections desservant les déplacements des piétons à l'aide des comptages de circulation disponibles; • identifier les faiblesses dans les itinéraires de liaison et de desserte; • localiser les intersections, les rues et les quartiers les plus achalandés.
Éléments d'intervention	Créer et raccorder de nouveaux itinéraires répondant à la demande.
Intervenants	<ul style="list-style-type: none"> • Arrondissements ou villes; • SPVM.

Modes actifs et accessibilité universelle
Thème 3 : Marche et accessibilité universelle



Élément 3.2 - Infrastructures pour piétons

Enjeux	<p>Les infrastructures pour les déplacements de piétons sont essentiellement constituées de trottoirs et de traverses piétonnes aux intersections du réseau routier municipal. Les déplacements piétons sont parfois assurés par d'autres types de réseau, à l'exemple du réseau piétonnier souterrain au centre-ville de Montréal qui est constitué d'une série de tronçons reliés à des stations de métro.</p> <p>La fonctionnalité, la convivialité, la sécurité, le confort, l'état et l'entretien des infrastructures ont une influence directe sur l'importance des déplacements piétons.</p>
Données et sources	<p>Les données requises sont disponibles auprès de la direction des travaux publics d'un arrondissement, d'une ville ou de la Direction des transports.</p> <p>De façon non exhaustive, les données à colliger concernent principalement les éléments suivants :</p> <ul style="list-style-type: none"> • trottoirs : localisation, largeur, état, etc.; • traverses piétonnes : types et gestion, bateau-pavé, présence de feux piétons avec ou sans décompte numérique, dispositifs sonores ou autres, marquage, etc.; • signalisation et marquage de la chaussée.
Analyses	<ul style="list-style-type: none"> • Identifier les lacunes des infrastructures piétonnes (présence et état des trottoirs, marquage et signalisation des traverses, feux piétons, décomptes numériques, dispositifs sonores, etc.); • Analyser l'adéquation des traverses piétonnes existantes avec les clientèles desservies (élèves, personnes âgées, personnes ayant des limitations fonctionnelles, etc.); • Analyser les modes de gestion des traverses aux intersections contrôlées à l'aide de feux de circulation : <ul style="list-style-type: none"> ◆ traverse exclusive (sur demande ou non); ◆ traverse en un temps protégé sur demande (pas de mouvement de véhicules en conflit, typiquement lorsqu'il y a une bretelle de virage à droite qui est contrôlée par un feu); ◆ traverse en temps concurrentiel sur demande (en conflit avec un mouvement de véhicules); ◆ traverse concurrentielle avec engagement protégé (flèche verte); ◆ traverse en deux temps, le plus souvent sans appel (compromis entre sécurité des piétons et des véhicules, grâce à un mouvement de véhicules simultané aux piétons); ◆ présence de décomptes numériques; ◆ traverses sonores (activation d'un signal sonore par les personnes ayant une déficience visuelle).



Élément 3.2 - Infrastructures pour piétons (suite)

<p>Éléments d'intervention</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Appliquer le <i>Guide d'aménagement durable des rues Montréal</i>⁹; • Améliorer la visibilité des traverses aux intersections (interdiction de stationnement sur une certaine distance à l'approche des intersections); • Sécuriser les traverses piétonnes (géométrie et marquage, gestion, équipement, etc.); • Équiper, là où requis, des traverses de dispositifs particuliers (sonores ou autres).
<p>Intervenants</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Direction des transports; • Direction des grands parcs et du verdissement; • Direction de la diversité sociale; • Direction des travaux publics d'un arrondissement ou d'une ville; • Milieu associatif (Société Logique, Regroupement des Organismes de Promotion du Montréal Métropolitain [ROPMM]).

Modes actifs et accessibilité universelle
Thème 3 : Marche et accessibilité universelle

⁹ Le *Guide d'aménagement durable des rues de Montréal* comprendra plusieurs volumes, dont un portera spécifiquement sur les *quartiers verts* et dont la parution est prévue pour 2011.



Élément 3.3 - Zones de 30 km/h, rues partagées et rues piétonnes

Enjeux	<p>À Montréal, certains espaces urbains sont caractérisés par une circulation à vitesse réduite afin de tenir compte de clientèles sensibles ou d'un environnement piéton plus dominant. Ainsi la vitesse permise est généralement limitée à 30 km/h autour des écoles, des parcs et des zones sensibles (ex. : garderies). Quelques rues partagées ou rues piétonnes s'y trouvent, notamment dans les quartiers centraux où la vitesse permise est parfois inférieure à 30 km/h ou encore la circulation de véhicules est interdite, à l'exception des véhicules autorisés.</p> <p>Dans tous les cas, il est important que les mesures de gestion de la circulation soient en adéquation avec l'environnement urbain traversé ou les clientèles concernées.</p>
Données et sources	<p>Les données requises sont principalement disponibles auprès de la direction des travaux publics d'un arrondissement, d'une ville ou de la Direction des transports :</p> <ul style="list-style-type: none"> • localisation des rues avec limite de vitesse affichée à 30 km/h, partagées et piétonnes; • localisation des établissements et des équipements pouvant justifier l'implantation d'une limite de vitesse (écoles, aires de jeu des parcs, etc.); • information sur les fermetures régulières, saisonnières ou ponctuelles de rues ou de secteurs.
Analyses	<ul style="list-style-type: none"> • Assurer la correspondance entre des rues ayant une limite de vitesse affichée à 30 km/h et la présence d'établissements ou d'équipements desservant des clientèles sensibles; • Respecter la limite de vitesse dans les rues à 30 km/h (à partir de relevés du SPVM ou autres); • Identifier des situations particulières (ex. : absence de limite de vitesse affichée à 30 km/h dans les rues locales desservant des écoles primaires, accidents impliquant des piétons, etc.); • Examiner, le cas échéant, l'opportunité ou la faisabilité de rendre une rue à utilisation partagée ou piétonne.



Élément 3.3 - Zones de 30 km/h, rues partagées et rues piétonnes (suite)

Éléments d'intervention	<ul style="list-style-type: none"> • Compléter ou harmoniser, de façon systématique, le réseau de rues locales avec une limite de vitesse affichée à 30 km/h aux abords des aires de jeu des parcs et des écoles primaires; • Implanter des rues à utilisation partagée ou piétonnes.
Intervenants	<ul style="list-style-type: none"> • Direction des transports; • Direction des grands parcs et du verdissement; • SPVM; • Établissements scolaires; • Milieu associatif (Société Logique, ROPMM); • Résidents du milieu.

RUES CONVIVIALES, PARTAGÉES ET PIÉTONNES

Divers aménagements et mesures peuvent être envisagés pour assurer la sécurité et le confort des piétons. Dans les rues locales, aux abords d'écoles primaires et des aires de jeu des parcs, la vitesse affichée devrait être à 30 km/h afin de limiter les risques de la circulation de véhicules pour les clientèles plus vulnérables. En plus d'une limitation de la vitesse affichée, les itinéraires piétons pour l'accès aux écoles primaires peuvent faire l'objet d'une signalisation d'acheminement afin de constituer des « corridors scolaires ».

Certaines rues de milieux urbains denses ou animés peuvent être aménagées selon des critères donnant de plus en plus de confort et de sécurité aux piétons:

- **les rues conviviales** : les aménagements favorisent les transports actifs et modèrent la vitesse de la circulation automobile. La vitesse affichée est de 30 km/h;
- **les rues partagées** : les aménagements permettent la cohabitation et la circulation de tous les modes dans l'ensemble de la voirie. Ils amènent au respect de la limitation de la vitesse affichée, généralement à 20 km/h. Les piétons y bénéficient de la priorité face à tous les modes, sauf ceux guidés, comme les tramways;
- **les rues piétonnes** : ces aménagements peuvent être exploités de façon stricte, permanente à certaines périodes de la journée, de la semaine ou sur une base saisonnière. Ces rues sont réservées à la circulation piétonnière. La circulation de véhicules peut être limitée à certains types de véhicules ou à certaines conditions, par exemple à des périodes de la journée réservées aux livraisons.



Élément 3.4 - Contraintes limitant la marche

Enjeux	<p>Certains éléments peuvent contraindre la marche et, par le fait même, l'accessibilité universelle. Les contraintes physiques limitant la pratique de la marche doivent être identifiées de manière à les prendre en compte dans l'élaboration d'un PLD. Elles peuvent être de plusieurs ordres : les contraintes naturelles (les pentes, les cours d'eau, etc.), les infrastructures de transport majeures ou les utilités publiques (voies de chemin de fer, autoroutes, grands boulevards urbains, etc.), les déficiences liées aux infrastructures (trottoirs, traverses piétonnes, passages à niveau, etc.) ou aux équipements (éclairage, feux de circulation, signalisation, etc.).</p> <p>Favoriser les déplacements à pied, à l'instar de l'accessibilité universelle, consiste principalement à assurer des déplacements continus, libres d'entrave et sécuritaires.</p>
Données et sources	<p>Les données requises sont principalement disponibles auprès de la direction des travaux publics d'un arrondissement, d'une ville ou de la Direction des transports :</p> <ul style="list-style-type: none"> • les contraintes physiques naturelles ou urbaines; • les contraintes liées aux infrastructures et aux équipements pour les piétons.
Analyses	<ul style="list-style-type: none"> • Identifier les contraintes physiques naturelles ou autres limitant la marche; • Établir un portrait/diagnostic des contraintes limitant la marche, notamment celles liées aux infrastructures et aux équipements : <ul style="list-style-type: none"> ◆ trottoirs : absence, état, étroitesse, présence de trous ou de fissures, obstacles (arbres, mobiliers urbains, poteaux, fûts, etc.), drainage ou entretien hivernale déficient (présence d'eau, de glace, d'andin de neige, etc.); ◆ traverses piétonnes : éclairage, marquage, feux de circulation, feux piétons, décomptes numériques, signalisation, etc.
Éléments d'intervention	<ul style="list-style-type: none"> • S'assurer de la présence des infrastructures et des équipements nécessaires à la marche (trottoirs, éclairage, itinéraires continus libres d'obstacle et sécuritaires, etc.) et d'un entretien adéquat; • Créer et raccorder des itinéraires contournant ou traversant les contraintes physiques et les identifier à l'aide d'une signalisation appropriée.
Intervenants	<ul style="list-style-type: none"> • Direction des transports; • Direction des travaux publics d'un arrondissement ou d'une Ville; • Milieu associatif (Société Logique, ROPMM).



Élément 3.5 - Accessibilité aux abords des pôles générateurs de déplacements

Modes actifs et accessibilité universelle
Thème 3 : Marche et accessibilité universelle

Enjeux	<p>Outre la cohérence des réseaux piétons pour favoriser les déplacements à pied, l'aménagement de l'espace public et des accès aux grands générateurs de déplacements (établissements d'enseignement, de santé et de services sociaux, équipements collectifs, grands centres commerciaux, édifices à bureaux, stations de métro, gares de train, etc.) est toute aussi importante. L'intégration des principes d'aménagement favorisant l'accessibilité universelle permet, par ailleurs, un accès confortable et sécuritaire pour toutes les clientèles (personnes ayant des limitations fonctionnelles ou avec poussettes, jeunes enfants, etc.).</p>
Données et sources	<p>Les données requises sont principalement disponibles auprès de la direction des travaux publics ou de l'urbanisme d'un arrondissement ou d'une ville :</p> <ul style="list-style-type: none"> • l'identification et la localisation des grands pôles générateurs de déplacements : établissements d'enseignement, de santé et de services sociaux, équipements collectifs, grands centres commerciaux, édifices à bureaux, stations de métro, gares de train, etc.
Analyses	<ul style="list-style-type: none"> • Analyser sommairement les abords de ces pôles sur le domaine public : présence de mobiliers urbains, d'éclairage, de chaussées, de trottoirs (largeur minimale de 1,7 m sans encombrement), etc.; • Relever les obstacles au cheminement aux abords des pôles générateurs de déplacements.
Éléments d'intervention	<ul style="list-style-type: none"> • Appliquer le <i>Guide d'aménagement durable des rues de Montréal</i>; • Aménager les voiries aux abords des pôles générateurs de déplacements afin d'assurer l'accessibilité universelle et de compléter le réseau piétonnier; • Encourager, auprès des partenaires institutionnels et privés, l'aménagement des équipements facilitant l'accessibilité : rampes d'accès, ascenseurs, mains courantes, élargissement des chemins empruntés par les piétons; • Améliorer l'aménagement aux abords des aires d'attente des gares, des stations de métro et des arrêts d'autobus; • Signaler la présence piétonne autour des stations de métro et des gares de train indiquant les principaux équipements situés dans un rayon de 800 m pour rendre plus attrayante la marche; • Établir des critères d'aménagement des terrasses (occupation du domaine public par des restaurants).
Intervenants	<ul style="list-style-type: none"> • Arrondissements ou villes; • STM; • AMT; • Établissements d'enseignement, de services sociaux et de santé; • Grands centres commerciaux et grands employeurs; • Milieu associatif (Société Logique, ROPMM).



Élément 3.6 - Corridors scolaires

Enjeux	<p>Les corridors scolaires constituent, par définition, un réseau de cheminements piétons dans lesquels est concentré la majorité des déplacements des écoliers accédant à l'école par la marche ou le vélo. Les corridors scolaires se retrouvent notamment dans des itinéraires desservis par des brigadiers, aux points importants de traversées. Ils sont identifiés à l'aide de panneaux de signalisation visibles pour rappeler aux automobilistes de conduire avec prudence aux heures d'entrée et de sortie des élèves. Ces corridors font ainsi l'objet d'une surveillance policière particulière.</p>
Données et sources	<p>Les données requises sont principalement disponibles auprès de la direction des travaux publics d'un arrondissement, d'une ville ou du SPVM. La principale donnée pertinente est la localisation des corridors et des brigadiers scolaires, des écoles desservies, de la signalisation utilisées, etc.</p>
Analyses	<ul style="list-style-type: none"> • Assurer l'adéquation des corridors scolaires et des principaux itinéraires d'accès desservis entre les écoles et les bassins d'écoliers; • Évaluer le réseau de trottoirs et d'intersections utilisés par les corridors scolaires; • Élaborer des mesures d'accompagnement des corridors scolaires en place (signalisation, traverses piétonnes, mesures de modération de la vitesse, etc.).
Éléments d'intervention	<ul style="list-style-type: none"> • Réviser le réseau de corridors scolaires par l'ajout ou la suppression de tronçons, le cas échéant; • Intervenir géométriquement aux endroits identifiés (élargissement de trottoirs, reconfiguration d'intersections, etc.); • Ajouter de signalisation; • Implanter des mesures d'apaisement de la circulation; • Accroître la visibilité aux intersections des corridors scolaires.
Intervenants	<ul style="list-style-type: none"> • SPVM; • Établissements et commissions scolaires.



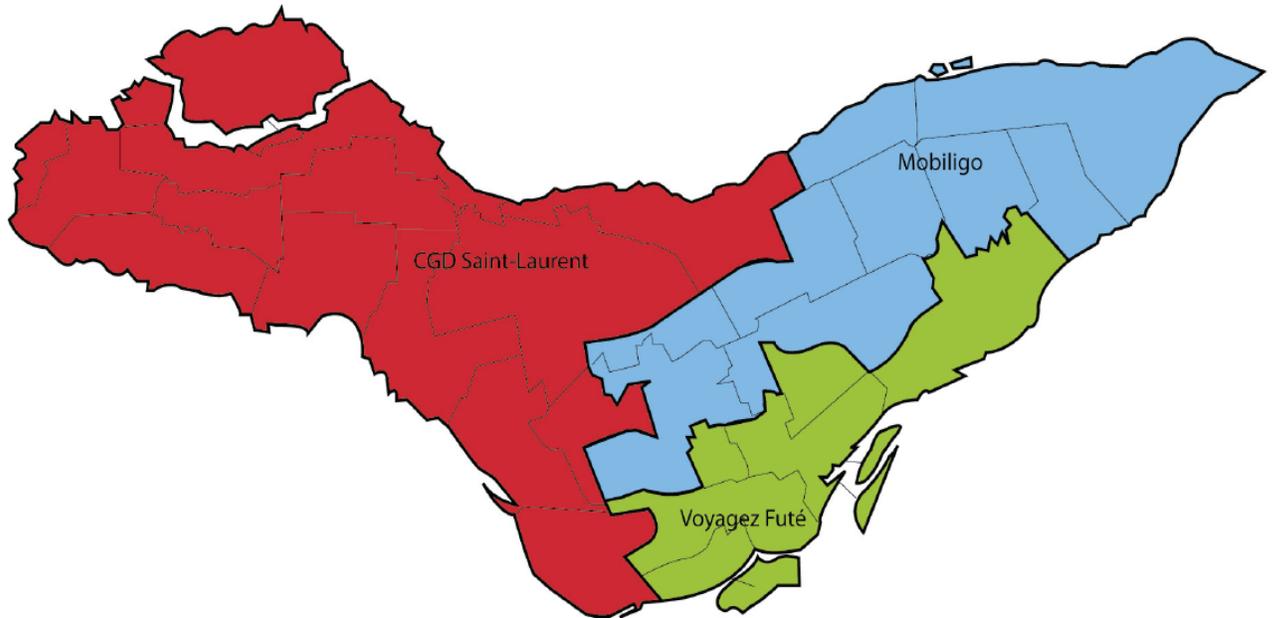
Élément 3.7 - Programmes de promotion des transports actifs dans les entreprises ou les établissements d'enseignement

Enjeux	<p>Les programmes de promotion des transports collectif et actif ont pour objectif d'inciter les employeurs et les établissements d'enseignement, publics ou privés, à encourager leurs usagers (employés, étudiants, etc.) à utiliser d'autres modes de transports que l'automobile pour leurs déplacements pendulaires. Ces déplacements constituent d'ailleurs une part importante des déplacements quotidiens. Ils sont souvent concentrés sur une courte période de temps et vers des destinations importantes (pôles d'emplois, institutionnels, d'enseignement, etc.).</p>
Données et sources	<p>Les données et les informations peuvent principalement être obtenues auprès des CGD présents sur l'île de Montréal (CGD Saint-Laurent, Mobiligo et Voyagez Futé) ou de Vélo Québec :</p> <ul style="list-style-type: none"> • la liste des entreprises et des institutions ayant mis en place un programme <i>Allégo</i> ou similaire; • la localisation des entreprises ou des groupements d'entreprises de plus de 100 employés; • la liste des établissements scolaires ayant mis en place un programme <i>Mon école à pied à vélo</i>.
Analyses	<ul style="list-style-type: none"> • Comptabiliser les parts modales des déplacements des étudiants (et de leur accompagnant); • Identifier les principaux parcours utilisés par les modes de transport actif; • Dresser l'inventaire des infrastructures disponibles pour les déplacements à vélo (réseau cyclable, stationnements pour vélos, etc.); • Comptabiliser les parts modales des déplacements de la part des employés et des étudiants provenant des entreprises et des institutions participant à l'un ou l'autre des programmes de gestion des déplacements (<i>Allégo</i>, <i>Mon école à pied à vélo</i>, etc.); • Évaluer les résultats de la mise en place des programmes <i>Allégo</i> dans un arrondissement ou une ville : évolution des parts modales des déplacements au sein d'une entreprise ou d'une l'institution.
Éléments d'intervention	<ul style="list-style-type: none"> • Encourager les modes actifs en relation avec les pôles majeurs et les modes de transport collectif lourds (liens piétons et cyclables); • Encourager, auprès des entreprises et des institutions, l'implantation d'infrastructures et d'équipements favorisant l'utilisation des modes actifs (cheminements piétonniers clairement signalisés et sécuritaires, stationnements pour vélos en quantité suffisante et avec des aménagements de qualité, etc.).
Intervenants	<ul style="list-style-type: none"> • CGD; • Vélo Québec ou autres organismes favorisant les transports actifs; • Employeurs; • Établissements de santé, de services sociaux et d'enseignement.

Modes actifs et accessibilité universelle
Thème 3 : Marche et accessibilité universelle



Territoires des centres de gestion des déplacements (CGD) à Montréal



CGD Saint-Laurent	Voyagez Futé	Mobiligo
Ahuntsic-Cartierville	Mercier - Hochelaga-Maisonneuve	Anjou
L'Île-Bizard-Sainte-Geneviève	Le Plateau Mont-Royal	Côte-des-Neiges/ Notre-Dame-de-Grâce
Lachine	Le Sud-Ouest	Montréal-nord
Lasalle	Verdun (Île-des-Sœurs)	Outremont
Pierrefonds-Roxboro	Ville-Marie	Rivière-des-Prairies/Pointe-aux-trembles
Saint-Laurent	Wesmount	Rosemont/Petite-Patrie
Senneville		Saint-Léonard
Sainte-Anne-de-Bellevue		Villeray-Saint-Michel/Parc Extension
Baie-d'Urfé		Mont-Royal
Beaconsfield		Montréal-Est
Kirkland		
Pointe-Claire		
Dollard-des-Ormeaux		
Dorval		
Côte-Saint-Luc		
Hampstead		



Élément 3.8 - Intégration des projets à court, moyen et long termes

Enjeux	Les projets d'aménagement, liés aux développements immobiliers ou aux améliorations des infrastructures de transport, auront un impact sur les habitudes de déplacements des résidants et sur les infrastructures d'un arrondissement ou d'une ville. Il est nécessaire de les prendre en compte le plus en amont possible afin qu'ils puissent s'arrimer les uns avec les autres.
Données et sources	Ces données sont disponibles auprès d'un arrondissement, d'une ville, de la Direction des transports, de la Direction de l'habitation ou de la Direction du développement économique et urbain : <ul style="list-style-type: none"> • la liste des projets de développement (aménagement et transport); • la liste des aménagements ou des équipements prévus pour les modes actifs.
Analyses	Évaluer la capacité des projets d'aménagement ou d'infrastructures de transport à intégrer les modes actifs (déplacements à pied, incluant l'accessibilité universelle, et à vélo).
Éléments d'intervention	<ul style="list-style-type: none"> • Doter un arrondissement ou une ville d'un ensemble de critères qui pourraient servir à l'évaluation de projets; • Appliquer le <i>Guide d'aménagement durable des rues de Montréal</i>; • Bonifier, le cas échéant, les mesures prévues pour les déplacements à pied (incluant l'accessibilité universelle) et à vélo; • Se doter d'un comité consultatif sur l'accessibilité universelle.
Intervenants	<ul style="list-style-type: none"> • Direction des transports; • Directions de l'urbanisme et des travaux publics d'un arrondissement ou d'une ville; • Chambres de commerce; • Organismes de développement économique; • Milieu associatif (Société Logique, ROPMM).



Élément 4.1 - Lignes de désir et motifs de déplacements à vélo¹⁰

Enjeux	L'intervention en matière de déplacements à vélo requiert, au préalable, une connaissance des principaux éléments de la demande pour ce mode : origines et destinations des déplacements à vélo, principaux motifs (travail, études, loisirs, etc.), axes et corridors utilisés.
Données et sources	Diverses données peuvent être exploitées : <i>enquête Origine-Destination</i> de l'AMT, données de recensement de Statistique Canada (déplacements pour le motif de travail), comptages de circulation de la Ville de Montréal et/ou des arrondissements, etc.
Analyses	<p>L'analyse des données identifiées précédemment permet de :</p> <ul style="list-style-type: none"> • analyser les habitudes de déplacements des résidents et des visiteurs d'un arrondissement ou d'une ville à partir des données de l'<i>enquête Origine-Destination</i> : <ul style="list-style-type: none"> ◆ identifier les principales paires origine-destination des déplacements à vélo; ◆ identifier les parts modales des déplacements internes, vers les secteurs périphériques, le centre-ville et les autres secteurs; ◆ identifier les motifs de déplacements à vélo pour les déplacements internes, vers les secteurs périphériques, le centre-ville et les autres secteurs. • caractériser, à l'aide des comptages disponibles, les principaux itinéraires utilisés pour les déplacements à vélo; • connaître les habitudes de déplacements pour se rendre au travail le matin, à partir des données des recensements de Statistique Canada (à l'échelle des aires de diffusion); • connaître les habitudes saisonnières de déplacements; • identifier les faiblesses dans les itinéraires de liaison et de desserte.
Éléments d'intervention	<ul style="list-style-type: none"> • Créer et raccorder de nouveaux itinéraires répondant à la demande; • Réviser les pratiques de déneigement des voies cyclables pour maintenir en fonction le réseau cyclable sur une base annuelle; • Développer un réseau cyclable maillé, organisé autour d'axes structurants, connectés aux autres arrondissements.
Intervenants	<ul style="list-style-type: none"> • Direction des transports; • Arrondissements ou villes; • Arrondissements ou villes limitrophes; • SPVM.

¹⁰ Il faut noter que la planification, l'aménagement, l'entretien et le financement des voies cyclables pourraient impliquer plusieurs instances décisionnelles. L'annexe D présente des précisions à ce sujet.



Élément 4.2 - Infrastructures cyclables

<p>Enjeux</p>	<p>Les infrastructures cyclables sont une composante essentielle de la promotion des déplacements à vélo. L'implantation, par Montréal, d'infrastructures et d'aménagements cyclables (voies cyclables, système de vélos en libre-service BIXI, etc.), au cours des dernières années, favorise de plus en plus l'utilisation du vélo, notamment dans le cadre des déplacements vers les lieux d'emploi ou d'étude. Ces interventions s'inscrivent dans la mise en œuvre des orientations du <i>Plan de transport</i>, afin de favoriser les modes actifs de transport et de contribuer à l'amélioration de la santé publique et de la qualité de vie en milieu urbain.</p>
<p>Données et sources</p>	<p>Les principales données sont disponibles auprès d'un arrondissement, d'une ville, de la Direction des transports ou de Stationnement de Montréal. Il s'agit notamment de :</p> <ul style="list-style-type: none"> • la carte du réseau cyclable été/hiver (Réseau blanc) actuel et projeté; • les types de voies cyclables (pistes cyclables, bandes cyclables, chaussées désignées); • la localisation et le nombre de supports à vélo; • la localisation et le nombre de stations BIXI; • le type de traverses aux intersections contrôlées par des feux de circulation; • la période d'ouverture saisonnière du réseau.
<p>Analyses</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Identifier la desserte des principaux pôles générateurs de déplacements; • Déterminer les itinéraires cyclables; • Mettre en place des traverses adaptées aux besoins des cyclistes; • Voir à la bonne fonctionnalité du réseau : utilitaire ou récréatif; • Miser sur la qualité du réseau : entretien, signalisation, marquage; • Assurer la cohérence du réseau.
<p>Éléments d'intervention</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Accroître le kilométrage des voies cyclables (pistes, bandes et chaussées désignées); • Accroître l'offre et la qualité des stationnements pour vélos; • Promouvoir, lorsque la demande le justifie, le développement des stations vélo (concentration de places de stationnement pour vélos, abritées ou non, et pouvant offrir des services soit : prêt, entretien, informations vélo, gardiennage, etc.); • Favoriser l'implantation de places de stationnement pour vélos dans les nouvelles constructions; • Réserver des places aux vélos dans les parcs de stationnement.
<p>Intervenants</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Ville de Montréal; • Stationnement de Montréal (BIXI).



Élément 4.3 - Contraintes physiques limitant le vélo

Enjeux	<p>Les contraintes physiques limitant la pratique du vélo doivent être identifiées de manière à les prendre en considération dans l'élaboration des mesures et des interventions d'un PLD en matière d'infrastructures ou d'aménagements cyclables. Ces contraintes peuvent être liées à des barrières physiques naturelles (pentes, cours d'eau, etc.) ou anthropiques (voies de chemin de fer, autoroutes, grandes utilités publiques, etc.) Celles limitant la marche peuvent également être liées à d'autres considérations, telles qu'une forte densité de circulation, une absence d'aménagement cyclable sécuritaire, une géométrie inadéquate (chaussée trop étroite), un mauvais état de la chaussée, une absence ou une déficience de l'éclairage, etc.</p>
Données et sources	<p>Les principales données et les informations sont disponibles auprès de la direction des travaux publics d'un arrondissement, d'une ville ou de la Direction des transports.</p> <p>Ces données peuvent être tirées de documents existants portant sur la planification d'infrastructures cyclables, de relevés effectués sur le terrain, de plaintes ou de commentaires de citoyens, etc.</p>
Analyses	<p>Inventorier, localiser et caractériser l'impact des contraintes identifiées sur les déplacements à vélo.</p>
Éléments d'intervention	<ul style="list-style-type: none"> • Créer et raccorder des itinéraires contournant les contraintes physiques; • Afficher sur place des itinéraires de contournement; • Publiciser des itinéraires de contournement lors de la production de matériel d'information destinés au public, soit des cartes imprimées ou un site d'information en ligne.
Intervenants	<ul style="list-style-type: none"> • Direction des transports; • SPVM; • Vélo Québec.



Élément 4.4 - Accessibilité aux pôles générateurs de déplacements

Enjeux	L'analyse de l'accessibilité à vélo aux grands pôles générateurs de déplacements (établissements d'enseignement, de santé et de services sociaux, équipements collectifs, grands centres commerciaux, édifices à bureaux, stations de métro, gares de train, etc.) doit considérer la cohérence des réseaux cyclables disponibles ainsi que la présence et la qualité des équipements pour les cyclistes.
Données et sources	<p>Les données requises sont principalement disponibles auprès de la direction des travaux publics ou de l'urbanisme d'un arrondissement, d'une ville ou de la Direction des transports :</p> <ul style="list-style-type: none"> • l'identification et la localisation des grands pôles générateurs de déplacements : établissements d'enseignement, de santé et de services sociaux, équipements collectifs, grands centres commerciaux, édifices à bureaux, stations de métro, gares de train, etc.; • le réseau cyclable existant et projeté (selon le type de voies cyclables); • les équipements cyclables (supports à vélos, feux, stations BIXI).
Analyses	<ul style="list-style-type: none"> • Identifier les itinéraires non ou mal desservis pour les déplacements à vélo; • Identifier les déficiences des infrastructures cyclables, le cas échéant; • Relever les obstacles au cheminement des cyclistes aux abords des pôles générateurs de déplacements.
Éléments d'intervention	<ul style="list-style-type: none"> • Mettre en place un réseau cyclable convergeant vers les pôles générateurs de déplacements; • Prévoir des stationnements pour vélos de qualité : visibles, sécuritaires, protégés des intempéries, proches des pôles ; • Assurer l'entretien des aménagements cyclables.
Intervenants	<ul style="list-style-type: none"> • Arrondissements ou villes; • STM; • AMT; • Établissements d'enseignement, de services sociaux et de santé; • Grands centres commerciaux; • Grands employeurs; • Entreprises privées.



Élément 4.5 - Programmes de promotion des transports actifs dans les entreprises ou les établissements d'enseignement

Voir « Élément 3.7 - Programmes de promotion des transports actifs dans les entreprises ou les établissements d'enseignement ».

Élément 4.6 - Intégration des projets à court, moyen et long termes

Voir « Élément 3.8 - Intégration des projets à court, moyen et long termes ».



Élément 5.1 - Offre de transport en commun

Enjeux	<p>Le système de transport en commun de la région de Montréal est constitué de divers réseaux et services (métro, trains de banlieue, autobus et taxis collectifs). Il est géré par plusieurs AOT dont la STM et l'AMT. Ce système dessert les principaux pôles générateurs de déplacements que sont les lieux d'emplois (bureaux, industries, commerces, etc.) et les différentes institutions (établissements scolaires, établissements de santé et de services sociaux, etc.).</p> <p>De façon générale, l'offre de services de transport en commun est cohérente avec les concentrations de population et d'activités réparties à l'échelle du territoire de l'île de Montréal. Le portrait/diagnostic de l'offre de transport en commun vise à présenter une vue d'ensemble des services desservant le territoire à l'étude et à identifier de façon préliminaire, le cas échéant, des éléments de déficience en ce qui concerne l'offre de service.</p>
Données et sources	<p>Le portrait de l'offre de services de transport en commun s'appuie essentiellement sur les données suivantes, disponibles auprès des sites internet des AOT :</p> <ul style="list-style-type: none"> • les caractéristiques des services (métro, trains, autobus, taxis, etc.) : tracé, type de services (régulier, en pointe, de nuit, etc.), intervalles de services, pôles générateurs desservis, etc.; • l'identification des services et des lignes d'autobus en provenance de l'extérieur de l'île de Montréal; • les nœuds intermodaux (stationnements incitatifs, terminus, stations de métro, gares, etc.); • la localisation des mesures préférentielles : voies réservées, feux prioritaires, etc.; • l'identification des problématiques d'exploitation des services : secteurs de congestion, disponibilité des véhicules, stationnements sur rue, etc.
Analyses	<p>L'analyse doit porter sur l'offre de services en transport en commun et servira à :</p> <ul style="list-style-type: none"> • caractériser sommairement la desserte en transport en commun d'un arrondissement ou d'une ville; • qualifier la qualité du service : accessibilité aux principaux arrêts, convivialité, confort, sentiment de sécurité des usagers, etc.
Éléments d'intervention	<p>Identifier des pistes de solutions préliminaires : nouveaux services (autobus, trains, taxis collectifs¹¹, etc.), modification des services existants, ajouts ou modifications d'équipements (terminus, stationnement incitatifs, etc.), mesures préférentielles (voies réservées, feux prioritaires, etc.), aménagement ou amélioration de la convivialité, du confort et de la sécurité des principaux arrêts ou nœuds intermodaux (métro, terminus, stationnements incitatifs). Les pistes de solutions seront par la suite soumises aux AOT concernées afin d'alimenter leurs analyses et d'en vérifier la faisabilité (voir thème 6).</p>
Intervenants	<ul style="list-style-type: none"> • STM; • AMT; • Autres AOT.

¹¹ Le taxi collectif est une forme de transport en commun adaptée aux secteurs où le faible niveau de la demande attendu ne justifie pas d'implanter un service d'autobus régulier. Les règles d'utilisation du service de taxi collectif peuvent varier d'un secteur à l'autre.



Élément 5.2 - Convivialité, confort et sécurité du transport en commun

Enjeux	<p>La convivialité, le confort et la sécurité des usagers déterminent directement la qualité de l'expérience vécue dans le cadre de leurs déplacements en transport en commun. Plusieurs éléments influencent la perception des usagers à cet égard, soit la propreté et l'état des installations, les mesures de sécurité existantes, le niveau de confort des installations, la diffusion de l'information, etc.</p>
Données et sources	<p>Les données et les informations sur ces éléments proviennent essentiellement de la STM, de sondages, de plaintes ou de commentaires recueillis auprès des résidents et des usagers du transport en commun lors de consultation publique. Ces éléments peuvent être complétés par des observations ou des relevés effectués sur le terrain :</p> <ul style="list-style-type: none"> • la localisation des arrêts avec abris-bus; • les problèmes de propreté, de confort, de sécurité, etc.; • la disponibilité des informations : horaires, plan du réseau, plan du quartier, etc. • les aménagements aux arrêts : mobiliers urbains, éclairage, chaussées, largeur des trottoirs (minimalement 1,7 m sans encombrement), etc. <p>Une synthèse organisée des informations recueillies pourra, le cas échéant, être transmise à la STM comme intrant complémentaire pour les fins de leur planification détaillée des améliorations de leurs services de transport en commun (thème 6).</p>
Analyses	<ul style="list-style-type: none"> • Identifier les secteurs où la convivialité du transport en commun peut être améliorée; • Identifier les obstacles aux abords des pôles générateurs de déplacements.
Éléments d'intervention	<ul style="list-style-type: none"> • Veiller à l'implantation des aménagements favorisant l'accessibilité universelle; • Améliorer la propreté et la sécurité; • Favoriser le dynamisme commercial; • Améliorer les services d'information et de convivialité aux usagers; • Améliorer les abords des gares, des stations de métro et des arrêts d'autobus, notamment par l'installation de dispositifs d'attente.
Intervenants	<ul style="list-style-type: none"> • STM; • AMT; • Autres AOT.



Élément 5.3 - Demande en transport en commun

Enjeux	Le portrait de la demande en transport en commun dans le territoire permet d'identifier les principaux axes de la demande (paires origine-destination ou « lignes de désir »), les parts de marché (parts modales) du transport en commun dans chacun de ces axes de demande et les principaux motifs d'utilisation selon les périodes de forte demande (périodes de pointe) ou pour l'ensemble d'une journée (24 heures).
Données et sources	<p>Les principales sources de données en matière de déplacements en transport en commun sont les suivantes :</p> <ul style="list-style-type: none"> • les données des enquêtes régionales Origine-Destination du Centre d'information métropolitain sur le transport urbain (CIMTU), regroupant toutes les AOT de la région métropolitaine (tous les cinq ans); • les données d'achalandage des AOT; • les enquêtes à bord des trains de l'AMT (à chaque automne); • les données sur les déplacements pour le motif de travail de Statistique Canada (tous les cinq ans).
Analyses	<ul style="list-style-type: none"> • Identifier les principaux volumes des déplacements selon l'<i>enquête Origine-Destination</i> du CIMTU en liaison avec un arrondissement ou une ville à l'étude; • Établir la part modale du transport en commun selon les paires origine-destination des déplacements; • Identifier les motifs de déplacements des grandes paires origine-destination (travail, études, loisirs, magasinage, visites, etc.) selon les périodes; • Identifier les principaux secteurs d'origine et de destination et les principaux générateurs de déplacements; • Établir la corrélation entre les volumes de déplacements et le réseau de transport en commun.
Éléments d'intervention	Identifier les éléments de portrait qui serviront à planifier (voir thème 6) les améliorations de la desserte en transport en commun, en réponse aux objectifs d'accroissement de l'accessibilité ou de la part de marché de ce mode en liaison avec des secteurs donnés ou en fonction du développement prévu.
Intervenants	<ul style="list-style-type: none"> • STM; • AMT; • Autres AOT.



Élément 5.4 - Intégration des projets d'aménagement à court, moyen et long terme

Enjeux	<p>Les projets d'aménagement dans le territoire d'un arrondissement, d'une ville ou limitrophes, tels que les développements immobiliers (résidentiels, industriels, d'affaires, etc.) ont souvent un impact sur les infrastructures et les réseaux de transport et inversement. Il est nécessaire de prendre en considération ces divers projets, le plus en amont possible, afin de prévoir les services de transport en commun qui seront requis pour la desserte des nouveaux secteurs et favoriser l'utilisation de ce mode de transport.</p>
Données et sources	<p>Les divers plans d'aménagement disponibles au sein d'un arrondissement, d'une Ville, de Montréal, des AOT ou du MTQ, notamment :</p> <ul style="list-style-type: none"> • le <i>Plan d'urbanisme de Montréal</i>; • le <i>Plan de transport de Montréal</i>; • les plans stratégiques de développement des réseaux des AOT; • les projets liés au transport en commun et au réseau routier.
Analyses	<ul style="list-style-type: none"> • Identifier les projets de développements immobiliers dans le territoire à l'étude et/ou dans le territoire d'influence; • Évaluer la génération de déplacements de ces projets; • Identifier les projets ou les pistes de solutions à confirmer ultérieurement (thème 6) pour l'amélioration ou l'implantation d'une desserte de transport en commun afin de prendre en considération le développement prévisible.
Éléments d'intervention	<ul style="list-style-type: none"> • Prioriser ou positionner un arrondissement ou une ville par rapport aux projets de développements immobilier ou de transport; • S'assurer d'un bon arrimage entre la planification du développement immobilier et les solutions de transport.
Intervenants	<ul style="list-style-type: none"> • Ville de Montréal; • STM; • AMT; • Autres AOT.



Élément 6.1 - Diagnostic de l'offre et de la demande en transport en commun

Enjeux	<p>Une connaissance fine et actualisée de l'offre et de la demande en transport en commun, comparée à la demande générale, permet de déterminer la cohérence et l'efficacité du réseau.</p> <p>La STM réalisera, par secteur, un diagnostic de l'offre et de la demande de transport en commun pour ses services (autobus et métro).</p> <p>Au fur et à mesure de la définition du diagnostic, la STM fera ressortir les opportunités d'amélioration de son réseau à court, moyen et long termes.</p>
Données et sources	<p>Les données qui seront traitées par la STM touchent notamment :</p> <ul style="list-style-type: none"> • l'offre : nombre de lignes, vocation des lignes, type de services, heures et périodes d'opération, intervalle de services, norme de performance par période, ponctualité des lignes, etc.; • la demande : volumes des déplacements en transport en commun et tous les modes motorisés par paires origine-destination, parts modales du transport en commun à l'origine et à la destination de chaque secteur, motifs des déplacements par période, nombre de correspondances, achalandage et profils de charge par direction - heures de pointe et heures creuses, grands générateurs, commentaires et plaintes des clients, sondages ou enquêtes à bord (si nécessaire), etc.
Analyses	<ul style="list-style-type: none"> • Analyser la cohérence et l'efficacité du réseau en caractérisant la desserte en transport en commun de l'arrondissement, notamment à l'aide d'indicateurs de performance basés sur des critères de capacité, de rapidité et d'accessibilité : passagers/véhicules-heures, adhérence à l'horaire, vitesse commerciale, intervalles de services, norme maximale de charge, couverture du territoire, ratio du temps transport en commun et du temps auto, etc.; • Étudier les gros générateurs par l'analyse des codes postaux (ex. : pôles industriels, scolaires ou de santé); • Intégrer et valider (9^e chantier) les MPB afin d'améliorer la performance des services de transport en commun et, conséquemment, d'accroître l'achalandage et la part modale; • Analyser l'intégration des divers modes au réseau STM afin de favoriser l'intermodalité (rabattement aux terminus d'autobus et aux stations de métro, synchronisation train/bus); • Étudier l'opportunité d'implanter ou de relocaliser le mobilier urbain (abribus).
Éléments d'intervention	<p>Cet élément étant un diagnostic, il n'y a pas d'intervention directe qui en découle.</p>
Intervenants	<ul style="list-style-type: none"> • Direction des transports; • STM.



Élément 6.2 - Plan local d'amélioration des services de transport en commun STM

Enjeux	<p>En fonction du diagnostic précédent, la STM validera les opportunités d'amélioration de son réseau, proposera des interventions ou des mesures d'amélioration de services (hausse de la fréquence, modification/ajout de lignes, etc.) et des infrastructures (MPB), ainsi que leur mise en œuvre (disponibilité des ressources matérielles et humaines, équipement requis, échéancier de mise en place, etc.).</p> <p>Dans le but d'assurer une planification intégrée des mesures, le phasage des interventions prendra en compte les contraintes opérationnelles de la STM (particulièrement sa capacité à livrer le service selon la période de la journée).</p>
Données et sources	<ul style="list-style-type: none"> • Le diagnostic de l'offre et de la demande (éléments 6.1); • Les orientations provenant d'un arrondissement ou d'une ville en matière de : <ul style="list-style-type: none"> ◆ projets de développements urbains (résidentiels, industriels, d'affaires, etc.); ◆ partage de la chaussée sur les artères à fort achalandage (intégration des MPB); ◆ lien entre l'aménagement et le transport en commun sur le réseau routier local (ex. : plan d'apaisement de la circulation, développement de <i>quartiers verts</i>, politique de gestion du stationnement, etc.); ◆ intégration des modes actifs (ex. mise en place de pistes cyclables).
Analyses	<ul style="list-style-type: none"> • Évaluer et valider les divers scénarios d'amélioration du réseau par une analyse multicritères (ex. : valeur ajoutée en termes de gain de temps [rapidité], de meilleure accessibilité, de correspondances en moins, etc.); • Analyser l'impact des interventions et des mesures d'amélioration des services d'autobus et des infrastructures nécessaires et/ou autres en termes de coûts d'exploitation (véhicules/heures, nombre de véhicules requis, etc.); • Choisir les mesures et les interventions à implanter et déterminer le financement ainsi que l'échéancier de mise en œuvre (court, moyen et long termes).
Éléments d'intervention	<ul style="list-style-type: none"> • Mesurer l'amélioration des services (autobus, métro, taxis collectifs) et des infrastructures (voies réservées, feux prioritaires et autres mesures préférentielles) à mettre en place. Ces mesures sont colligées dans un plan d'intervention; • Mettre en œuvre et financer le plan d'intervention et de mesures d'amélioration des services et des infrastructures de la STM.
Intervenants	<ul style="list-style-type: none"> • Direction des transports; • STM.



Élément 7.1 – Autopartage

Enjeux	<p>L'autopartage est un service de location de véhicules à court terme, pouvant se substituer à la possession d'un véhicule privé. Son succès dépend de plusieurs facteurs : accessibilité et proximité pour les abonnés, facilité d'utilisation et disponibilité des véhicules, coûts abordables d'utilisation, etc.</p> <p>D'après les résultats d'une étude québécoise, un véhicule en autopartage en remplace huit possédés individuellement. Un usager d'un tel système réduit en moyenne son kilométrage annuel parcouru en voiture d'environ 38 %¹². À Montréal, l'autopartage existe depuis 1995, année de mise en place du service de la société Communauto.</p>
Données et sources	<ul style="list-style-type: none"> • Le recensement des entreprises et/ou des organismes; • Les données disponibles auprès des entreprises d'autopartage : localisation des stations et nombre de véhicules disponibles, nombre et localisation des abonnés, etc.
Analyses	<ul style="list-style-type: none"> • Analyser l'adéquation entre l'offre et la demande pour ce mode dans un arrondissement ou une ville; • Caractériser la clientèle actuelle et identifier la demande potentielle additionnelle.
Éléments d'intervention	<ul style="list-style-type: none"> • Identifier les sites possibles pour l'implantation de places de stationnement réservées sur rue ou hors rue pour les véhicules d'autopartage; • Favoriser l'utilisation de l'autopartage en mode corporatif dans le cadre des activités des employés municipaux; • Faciliter le stationnement réservé pour des véhicules d'autopartage dans les stationnements privés.
Intervenants	<ul style="list-style-type: none"> • Arrondissements ou villes limitrophes; • Entreprises d'autopartage.

¹² http://www.communauto.com/abonnes/PT-CS_RapportFinal_jul06.pdf



Élément 7.2 - Covoiturage

Enjeux	Le covoiturage peut être défini comme un mode de transport collectif par lequel plusieurs personnes utilisent le même véhicule pour faire un trajet commun. Sa pratique présente souvent des avantages économiques et environnementaux. Il existe plusieurs types de covoiturage, le local ou le régional, le quotidien ou le ponctuel. Le covoiturage nécessite préférentiellement la création ou l'appui d'un ou de plusieurs organismes coordonnateurs permettant le jumelage des covoitureurs et l'implantation de mesures ou d'équipements complémentaires (stationnements incitatifs, voies réservées, etc.).
Données et sources	Les données suivantes sont disponibles auprès d'un arrondissement ou d'une ville, de la Direction des transports, du MTQ, des CGD, de l'AMT, des organismes privés de covoiturage ou de Statistiques Canada : <ul style="list-style-type: none"> • la localisation des stationnements incitatifs au covoiturage (places réservées, voies réservées au transport collectif, etc.); • le nombre d'équipages, déplacements, taux d'occupation moyen des véhicules, etc.
Analyses	<ul style="list-style-type: none"> • Analyser l'utilisation de ce mode et l'évolution du nombre de participants; • Déterminer la qualité de l'information pour la promotion de l'utilisation de ce service et de son mode de fonctionnement; • Caractériser la qualité de la desserte.
Éléments d'intervention	<ul style="list-style-type: none"> • Développer la promotion du covoiturage et l'assistance technique; • Implanter des stationnements dédiés aux covoitureurs; • Implanter un réseau de voies réservées dédiés au transport en commun et au covoiturage.
Intervenants	<ul style="list-style-type: none"> • Direction des transports; • Arrondissements ou villes; • CGD (CGD de Saint-Laurent, Mobiligo, Voyage Fûté); • AMT (<i>Allégo</i>); • Chambres de commerce; • Organismes de développement économique; • Autres organismes de covoiturage.



Élément 7.3 - Taxi

Enjeux	Le taxi est un mode complémentaire aux autres modes de transports collectif et actif. Au même titre que l'autopartage et le covoiturage, il constitue un usage collectif de l'automobile, mais il a l'avantage d'être plus flexible, ne nécessitant pas d'inscription ou de réservation préalable ou d'être détenteur d'un permis de conduire, par exemple.
Données et sources	Ces données sont disponibles auprès d'un arrondissement, d'une ville ou du Bureau du taxi et du remorquage : <ul style="list-style-type: none"> • la localisation des postes d'attente; • la localisation des voies réservées aux transports collectifs, incluant les taxis; • la flotte de taxis : nombre de véhicules dotés de support à vélos, etc.
Analyses	Identifier les principaux enjeux liés à l'industrie du taxi (disponibilité de véhicules, postes d'attente, desserte des équipements de transport en commun, etc.).
Éléments d'intervention¹³	<ul style="list-style-type: none"> • Favoriser la création de partenariats avec les sociétés de transport, les organismes de covoiturage et les entreprises d'autopartage; • Définir une politique d'implantation des postes d'attente de taxis; • Implanter des mesures incitatives favorisant l'augmentation de taxis munis de support à vélo; • Inciter les propriétaires de taxis à se doter de véhicules à faible consommation de carburant et à éteindre leur moteur quand ils sont au poste d'attente. Trois règlements visent à l'élimination de la marche au ralenti des véhicules moteurs et les responsables de leur mise en application varient selon les cas.
Intervenant	Bureau du taxi et du remorquage de Montréal (SPVM)

¹³ À Montréal, l'industrie du taxi étant réglementée par le Bureau du taxi et du remorquage de Montréal, toutes les interventions proposées doivent être validées et acceptées par cette division du SPVM



Élément 8.1 - Gestion des déplacements dans les entreprises, les établissements publics et les autres générateurs

<p>Enjeux</p>	<p>La gestion de la demande des déplacements s'appuie sur un ensemble de mesures complémentaires visant à promouvoir des choix attrayants de transport et compétitifs à l'auto-solo. Souvent mise en place dans les entreprises et les établissements publics (services sociaux et de santé, enseignement, etc.), la gestion de la demande agit sur le comportement des employés afin de réduire l'impact de la forte demande en déplacements, pendant les périodes de pointe.</p> <p>En ce qui a trait aux déplacements écoliers, ils sont souvent intégrés à ceux de leurs parents, effectués en automobile, alors que les écoles sont habituellement situées à distance de marche.</p> <p>Par ailleurs, les activités commerciales sont également génératrices de nombreux déplacements : livraisons, employés, clients, etc. Les débits de véhicules générés par ces activités peuvent constituer des nuisances affectant la qualité de vie des voisinages environnants.</p>
<p>Données et sources</p>	<p>Les principales données et les sources sont les suivantes :</p> <ul style="list-style-type: none"> • les données de l'enquête <i>Origine-Destination</i> de la région de Montréal; • les données disponibles auprès des CGD (voir annexe) • les données disponibles auprès des écoles et de Vélo-Québec; • les réseaux de rues avec une vitesse affichée limitée à 30 km/h et de corridors scolaires; • les données disponibles auprès des organismes de promotion des artères commerciales, associations de commerçants, chambres de commerce ou organismes de développement économique, etc.; • les données de Statistique Canada sur les déplacements ayant pour motif le travail; • les données et les informations sur les situations particulières liées aux activités commerciales (intensité de la circulation, stationnements, livraisons, événements spéciaux, etc.).



Élément 8.1 - Gestion des déplacements dans les entreprises, les établissements publics et les autres générateurs (suite)

Analyses	<ul style="list-style-type: none"> • Recenser les entreprises et les établissements ayant un plan de gestion des déplacements, de types <i>Allégo</i> ou autres; • Identifier les autres programmes ou les plans de gestion des déplacements existants (écoles, artères commerciales, etc.) tels <i>À l'école à pied à vélo</i> de Vélo-Québec (voir les fiches 3.8 et 4.6) et <i>Je m'active dans mon quartier</i> d'Équiterre (http://www.equiterre.org/transport/actif/); • Analyser les résultats de la mise en place d'un plan de gestion des déplacements; • Identifier le potentiel de la mise en œuvre des plans de gestion des déplacements auprès des entreprises, des établissements publics et d'autres générateurs à la suite d'une analyse des données de déplacements (nombre, répartition modale, périodes, etc.); • Mettre en relation les principaux pôles générateurs de déplacements, incluant les artères ou autres concentrations d'activités commerciales et les itinéraires d'accès, notamment à l'aide des modes actifs (marche et vélo).
Éléments d'intervention	<ul style="list-style-type: none"> • Inciter les entreprises, les regroupements d'entreprises, les établissements publics de plus de 100 employés à élaborer un plan de gestion des déplacements; • Inciter les établissements scolaires à favoriser les modes de déplacements alternatifs à l'automobile pour se rendre à l'école; • Favoriser le développement d'alternatives de transport autour des zones commerciales.
Intervenants	<ul style="list-style-type: none"> • Direction des transports; • AMT (<i>Allégo</i>); • CGD (CGD de Saint-Laurent, Mobiligo, Voyage Fûté) - voir p.96; • Entreprises; • Établissements publics; • Autres générateurs de déplacements; • Organismes de promotion des artères commerciales; • Associations de commerçants; • Chambres de commerces; • Organismes de développement économique; • Vélo-Québec; • Équiterre.



Élément 8.2 - Gestion des déplacements dans les projets de développement urbain

Enjeux

Montréal prévoit la réalisation de nombreux projets de développement urbain à court, moyen et long termes. Selon la forme que prendra ce développement ou les mesures qui seront prises pour l'accompagner, l'impact des déplacements générés sera plus ou moins acceptable, notamment en termes de déplacements par véhicules et de demande de stationnements.

Dans le cadre des analyses des projets de développement sur son territoire, la Ville de Montréal exige de la part des promoteurs qu'ils réalisent une étude d'impact sur les déplacements générés par ces projets. De plus, cette étude doit être assortie d'un plan de gestion des déplacements visant à offrir des choix de transport attrayants et compétitifs à l'auto-solo.

Selon leur nature ou leur envergure, ces projets de développement se retrouvent dans l'une ou l'autre de ces quatre catégories :

- A. Projets résidentiel, institutionnel, commercial ou industriel générant moins de 300 déplacements par heure et comportant un des éléments suivants :
 - un accès sur le réseau artériel;
 - un nouveau carrefour doté de feux de circulation;
 - au moins une mesure de mitigation due à la détérioration du niveau de service dans la zone d'étude du projet.
- B. projets résidentiel, institutionnel, commercial ou industriel générant plus de 300 déplacements par heure mais moins de 800 déplacements par heure;
- C. Projets résidentiel, institutionnel, commercial ou industriel générant 800 déplacements par heure.
- D. Projets majeurs d'infrastructure de transport de type réfection du réseau routier, remplacement d'infrastructure de transport ou requalification urbaine du réseau artériel.



Élément 8.2 - Gestion des déplacements dans les projets de développement urbain (suite)

Données et sources	<p>Les principales données concernent les projets de développement urbain connus et proviennent d'études d'impact ou d'autres études disponibles auprès des intervenants suivants :</p> <ul style="list-style-type: none"> • la Direction des transports; • la Direction du développement économique et urbain; • les promoteurs de projets; • les chambres de commerce; • les organismes de développement économique; • la STM; • l'AMT; • le MTQ.
Analyses	<ul style="list-style-type: none"> • Caractériser les projets publics ou privés à venir dans un arrondissement ou une ville; • Évaluer sommairement l'impact potentiel sur les réseaux de transports.
Éléments d'intervention	<ul style="list-style-type: none"> • Apporter le soutien nécessaire aux promoteurs dans la réalisation d'études d'impact sur les déplacements; • Informer les promoteurs des exigences locales en la matière; • Élaborer ou assurer la diffusion d'un guide d'accompagnement pour la réalisation des études et d'analyses à accomplir par les promoteurs pour les fins d'approbation de leurs projets.
Intervenants	<ul style="list-style-type: none"> • Direction des transports; • Direction du développement économique et urbain; • STM; • MTQ; • AMT; • Chambres de commerce; • Organismes de développement économique; • CGD (CGD de Saint-Laurent, Mobiligo, Voyagé Fûté) - voir p.96; • Promoteurs.



Élément 9.1 - Lieux accidentogènes

Enjeux	L'amélioration de la sécurité routière peut être obtenue par la diminution des endroits dits accidentogènes. Cela exige, au préalable, une bonne connaissance des situations particulières existantes, basée notamment sur l'analyse des données d'accidents.
Données et sources	<p>Les deux principales sources de données pour l'identification des lieux accidentogènes sont la DSP de Montréal et bureau de la sécurité de déplacements (Direction des transports et SPVM). Les données concernent principalement la localisation, le nombre et la gravité des accidents selon le type d'usagers, pour une période de temps donnée. D'autres données et informations peuvent également être obtenues auprès des organismes suivants :</p> <ul style="list-style-type: none"> • les relevés de vitesse et de distribution des vitesses (SPVM et autres); • le <i>Guide canadien des études de sécurité des routes en service</i>, Association des transports du Canada (ATC); • <i>Manuel de sécurité routière</i>, AIPCR (2003); • <i>Vision d'ensemble sur la sécurité routière</i>, Association québécoise du transport et des routes (AQTR-Transform).
Analyses	<ul style="list-style-type: none"> • Identifier les voies, les intersections problématiques et les facteurs accidentogènes; • Identifier les zones de conflits entre les divers modes de transport et les éléments physiques augmentant les risques d'accidents; • Cibler les facteurs favorisant les accidents, particulièrement les accidents corporels.



Élément 9.1 - Lieux accidentogènes (suite)

Éléments d'intervention	<ul style="list-style-type: none"> • Établir une priorité d'intervention sur les voies et les intersections les plus problématiques identifiées; • Intégrer les interventions au plan d'action de sécurité des déplacements. Quelque 500 intersections dans le territoire de Montréal sont identifiées comme étant prioritaires sur le réseau artériel pour faire l'objet de mesures de sécurisation. Les interventions de sécurisation priorisées par un arrondissement ou une ville devront être coordonnées avec celles de Montréal. Par ailleurs, les arrondissements ou les villes pourront vérifier auprès de la Direction des transports l'efficacité et la conformité des mesures et des interventions de sécurisation envisagées, en comparaison avec les normes émises par Montréal.
Intervenants	<ul style="list-style-type: none"> • Bureau de la sécurité de déplacements (Direction des transports et SPVM); • Postes de quartiers (PDQ) du SPVM; • DSP de Montréal.

PLAN D'ACTION DE SÉCURITÉ DES DÉPLACEMENTS

Un arrondissement ou une ville y précise ses interventions en matière de sécurité des déplacements sur son territoire. Un tel plan d'action peut comporter les éléments suivants :

- *diagnostic de sécurité et d'identification;*
- *élaboration des mesures à mettre en place;*
- *évaluation préalable (analyse des avantages-coûts et des coûts-efficacité);*
- *partenariats;*
- *essais pilotes;*
- *audits avant/après.*



Élément 9.2 - Gestion de la circulation et caractéristiques géométriques

<p>Enjeux</p>	<p>Dans un réseau de transport idéal, l'organisation de la circulation, l'aménagement des voies et de son environnement devraient être tels que les usagers pourraient prendre des décisions réfléchies ou instinctives, adéquates, cohérentes et rapides qui leur permettraient de ne pas avoir d'accident ou de les éviter. La configuration des axes de circulation doit réduire le nombre de conflits possibles. L'utilisateur doit pouvoir s'orienter aisément et adopter un comportement sécuritaire compte tenu de l'environnement et de la classe fonctionnelle de l'axe routier. Le gestionnaire du réseau doit donc s'assurer que le réseau routier et la gestion de la circulation optimisent le niveau de sécurité des usagers.</p>
<p>Données et sources</p>	<p>Les principales données et informations proviennent principalement d'un arrondissement, d'une ville ou de la Direction des transports :</p> <ul style="list-style-type: none"> • les problématiques d'accidents (fiche 9.1 - Lieux accidentogènes); • les débits de circulation et les zones de conflits; • les caractéristiques géométriques; • le sens de la circulation, l'affectation des voies et les modes de contrôle (panneaux d'arrêt, feux de circulation, etc.). <p>D'autres données et informations peuvent être obtenues auprès des organismes suivants :</p> <ul style="list-style-type: none"> • <i>Guide canadien des études de sécurité des routes en service</i>, ATC; • <i>Manuel de sécurité routière</i>, AICPR; • <i>Politique de sécurité dans les transports 2001-2005 - Volet routier</i>, MTQ; • <i>Guide canadien d'aménagement de rues conviviales</i>, ATC; • <i>La gestion des corridors routiers - Aménagements routiers de la traversée des agglomérations - Document d'information et de sensibilisation</i>, MTQ.
<p>Analyses</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Identifier les zones de congestion et les itinéraires de débordement empruntés (itinéraires de transit); • Analyser le type de mesures d'apaisement de la circulation nécessaire en fonction des problématiques de sécurité ou d'accidents et les secteurs sensibles identifiés.



Élément 9.2 - Gestion de la circulation et caractéristiques géométriques (suite)

Éléments d'intervention	<ul style="list-style-type: none"> • Valider la classe fonctionnelle du réseau routier; • Modifier la géométrie des axes de circulation; • Sécuriser les intersections, incluant les aménagements (aménagements géométriques, marquage et signalisation) des traverses piétonnes; • Limiter et gérer les accès routiers (entrées charretières); • Modifier les sens de circulation et l'affectation des voies de circulation; • Mettre aux normes les feux de circulation, incluant les feux pour piétons à décompte numérique; • Normaliser les aménagements routiers et la gestion de la circulation; • Améliorer la cohérence de l'aménagement d'un axe routier et d'un itinéraire; • Améliorer l'environnement urbain (éclairage, entretien, accotements, obstacles, etc.).
Intervenant	Direction des transports

VISION ZÉRO ACCIDENT (SUÈDE)

Le système routier doit s'adapter pour mieux prendre en compte les besoins, les erreurs et la vulnérabilité des usagers de la route. La violence du choc que peut tolérer le corps humain sans en mourir ou être gravement blessé est le paramètre de base de la conception du réseau routier.

SÉCURITÉ DURABLE (PAYS-BAS) - PRINCIPES DE CONCEPTION ROUTIÈRE

- **Fonctionnalité** : la circulation est distribuée sur le réseau routier tel que planifié.
- **Homogénéité** : les différentiels de masses et de vitesses entre les divers modes de transport pouvant entrer en collision sont maintenus faibles.
- **Reconnaissance** : les situations routières sont dans l'ensemble très prévisibles. D'un seul coup d'œil, les usagers de la route reconnaissent le comportement qu'ils doivent adopter et celui attendu des autres usagers.

Source : AIPCR, Manuel de sécurité routière, 2003



Élément 9.3 - Modération de la circulation

<p>Enjeux</p>	<p>La vitesse des véhicules est la principale cause de la gravité des accidents. Si les réseaux autoroutier et artériel desservent d'importants débits de véhicules, les rues collectrices et locales, souvent le lieu d'importantes activités, desservent un grand nombre de déplacements locaux, notamment de transports collectif et actif. La vitesse de la circulation sur ces rues, parfois élevée, peut constituer une source d'insécurité et d'inconfort. Les risques d'accidents corporels y sont donc élevés. Pour toutes les classes de routes, la réduction de la vitesse excessive constitue toutefois un objectif prioritaire.</p> <p>Par ailleurs, les débits de circulation (plus spécifiquement de circulation lourde) sur certains axes peuvent être considérés excessifs ou indésirables en regard de l'environnement urbain. Les mesures de modération de la circulation visent également à réduire l'exposition au risque dans les rues locales et collectrices.</p> <p>La modération de la circulation par des aménagements physiques a essentiellement pour but de conduire naturellement les automobilistes à modifier leurs comportements. Elle permet ainsi d'augmenter la sécurité des déplacements de diverses façons. Les interventions sont de différentes natures touchant aussi bien les interventions physiques que les mesures comportementales (information, sensibilisation, application de la réglementation).</p>
<p>Données et sources</p>	<p>Les principales données et informations proviennent principalement d'un arrondissement, d'une ville ou de la Direction des transports :</p> <ul style="list-style-type: none"> • les accidents dans les rues locales et collectrices et aux intersections; • les débits de véhicules. <p>D'autres données et informations peuvent également être obtenues auprès des organismes suivants :</p> <ul style="list-style-type: none"> • les relevés de vitesse (SPVM et autres sources); • l'<i>Aide à la détermination des limites de vitesse sur le réseau routier municipal</i>, MTQ; • le <i>Guide canadien d'aménagement de rues conviviales</i>, ATC; • le <i>Guide d'aménagement pour le transport en commun</i>, STM; • le plan de camionnage.



Élément 9.3 - Modération de la circulation (suite)

Analyses	<ul style="list-style-type: none"> • Identifier les secteurs sensibles : écoles, parcs et équipements de loisirs, secteurs commerciaux de quartier, résidences de personnes âgées, zones résidentielles, etc.; • Analyser la cohérence entre les vitesses pratiquées par rapport aux vitesses affichées, à la classification fonctionnelle et à l'occupation du sol; • Identifier et évaluer sommairement les mesures actuelles de modération de la circulation (types de mesure, impacts sur le quartier, résultats). L'évaluation doit tenir compte du fait que les mesures proposées sont situées ou non sur le réseau de la STM ou sur le réseau de camionnage; • Identifier les comportements à corriger en priorité et les sites prioritaires d'intervention.
Éléments d'intervention	<ul style="list-style-type: none"> • Identifier la localisation de mesures de modération de la circulation en fonction des problématiques et des secteurs sensibles identifiés; • Déterminer les mesures à appliquer aux divers endroits identifiés, notamment les mesures suivantes : <ul style="list-style-type: none"> ◆ les mesures physiques de modération de la circulation; ◆ les campagnes d'information et de sensibilisation; ◆ le contrôle policier porté en priorité sur la vitesse excessive et à la conduite dangereuse; ◆ l'installation de cinémomètres avec affichage; ◆ la signalisation et jalonnement d'itinéraires de transit. • S'assurer de la compatibilité des mesures retenues avec le maintien des services d'autobus de la STM et avec le plan de camionnage.
Intervenants	<ul style="list-style-type: none"> • Bureau de la sécurité de déplacements (Direction des transports et SPVM); • STM; • PDQ du SPVM; • Vélo Québec.

MESURES PHYSIQUES DE MODÉRATION DE LA CIRCULATION

Déviations verticales :

- *dos d'âne allongé, coussin (« Speed Cushion »), intersection surélevée, passage piéton texturé, passage piéton surélevé, prolongement de trottoir, bande sonore.*

Déviations horizontales :

- *avancée de trottoir, bordure à rayon réduit, chicane - une voie/deux voies, îlot circulaire, stationnement sur rue, resserrement de la chaussée, terre-plein.*

Entraves aux automobiles :

- *avancée à mi-chaussée, îlot de canalisation, îlot de tourne-à-droite, impasse, terre-plein continu en carrefour, terre-plein diagonal.*

Autre :

- *voie cyclable, îlot de traversée (refuge), porte d'entrée (zone résidentielle/scolaire), zone de rencontre.*

Source : Guide canadien d'aménagement de rues conviviales, ATC, 1998.



Élément 9.4 - Réglementation et signalisation

<p>Enjeux</p>	<p>La signalisation, pour autant qu'elle soit respectée, joue un rôle déterminant pour favoriser des conditions de déplacements sécuritaires. Elle doit faire passer un message décisif aux usagers des réseaux de transport. Pour être efficace, elle ne doit toutefois pas être utilisée comme un palliatif à une gestion de circulation déficiente ou à un aménagement inadéquat, ni comme un rappel systématique des dispositions du <i>Code de la sécurité routière</i>.</p> <p>Il faut ainsi faire un usage adéquat de la signalisation et éviter la surabondance qui a pour effet d'affaiblir sa crédibilité et, en conséquence, d'entraîner une diminution de son respect. Une signalisation d'interdiction, de danger et d'indication appropriée, cohérente et conforme aux normes en matière de signalisation est donc requise. Une signalisation dynamique et lumineuse est souvent plus efficace pour modifier certains comportements automobiles. Le marquage doit, par ailleurs, permettre un écoulement sécuritaire de la circulation.</p>
<p>Données et sources</p>	<p>Les principales données et informations proviennent principalement d'un arrondissement, d'une ville ou de la Direction des transports :</p> <ul style="list-style-type: none"> • les plans de signalisation et de marquage pour tous les modes sur le territoire de l'arrondissement ou de la ville; • les problématiques d'accidents; • les rapports ou les relevés des pratiques et des comportements inappropriés. <p>D'autres données et informations peuvent également être obtenues auprès des organismes suivants :</p> <ul style="list-style-type: none"> • <i>Tome V – Signalisation routière</i>, volumes 1 et 2, MTQ; • <i>Guide canadien d'aménagement de rues conviviales</i>, ATC.
<p>Analyses</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Identifier les pratiques et les sites donnant lieu à un risque d'accident; • Identifier les moyens de signalisation pouvant contribuer à l'amélioration de la sécurité en regard des problématiques relevées, dans la mesure où celles-ci correspondent à des seuils de justification; • Analyser la cohérence entre les vitesses pratiquées par rapport à celles affichées, à la classification fonctionnelle et à l'occupation du sol.
<p>Éléments d'intervention</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Identifier les zones ou les axes d'intervention et établir une priorité d'action (écoles, parcs, zones dangereuses, etc.); • Installer de l'information relative à la vitesse : cinémomètres et signalisation dynamique informant des vitesses affichées et pratiquées; • S'assurer de la qualité et de la durabilité de la signalisation mise place (panneaux, marquage, etc.).
<p>Intervenants</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Bureau de la sécurité de déplacements (Direction des transports et SPVM); • STM; • Vélo Québec.



Élément 10.1 - Aménagement des rues et des infrastructures

<p>Enjeux</p>	<p>En ville, la circulation des véhicules peut affecter la qualité de vie de diverses façons :</p> <ul style="list-style-type: none"> • la pollution sonore, visuelle et atmosphérique; • le stress, autant pour les automobilistes, les piétons que les cyclistes (lié à la sécurité et à la congestion); • les coûts associés à l'entretien des infrastructures, congestion routière, etc.; • les coûts associés aux problèmes de sédentarité, favorisés par l'utilisation de l'automobile; • les coûts associés au manque d'accessibilité aux sites d'emploi ou de commerces. <p>L'augmentation de la qualité de vie au sein des arrondissements et des villes peut souvent être associée aux conditions de circulations améliorées, plus sécuritaires et laissant une large place aux transports collectif et actif.</p>
<p>Données et sources</p>	<p>Les principales données et informations proviennent principalement d'un arrondissement, d'une ville ou de la Direction des transports :</p> <ul style="list-style-type: none"> • les problématiques d'accidents; • la localisation des secteurs sensibles : écoles, garderies, parcs et équipements de loisirs, secteurs commerciaux de quartier, résidences de personnes âgées, zones résidentielles, etc. • la localisation des artères urbaines, des voies ferrées, des ouvrages d'art et des barrières naturelles (par ex. : un canal) agissant comme des coupes urbaines; • la localisation du réseau des voies cyclables, des cheminements piétons (incluant les corridors scolaires) et de transport en commun à travers un arrondissement ou une ville et dans le lien avec les générateurs de déplacements externes. <p>D'autres données et informations peuvent également être obtenues auprès des organismes suivants :</p> <ul style="list-style-type: none"> • <i>Guide canadien d'aménagement de rues conviviales</i>, ATC; • <i>Guide d'aménagement pour le transport en commun</i>, STM.
<p>Analyses</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Analyser la qualité des aménagements des rues et des autres infrastructures existantes ou planifiées en fonction des modes de transports présents et souhaités; • Considérer les éléments d'analyse de la fiche 9.3.
<p>Éléments d'intervention</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Mettre en place des mesures d'apaisement de la circulation (voir Élément 9.3). • Réaliser des aménagements piétons; • Réaliser des aménagements cyclables; • Développer le transport en commun; • Maintenir la fonctionnalité des rues pour les services d'urgence et d'entretien (dénéigement).
<p>Intervenants</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Bureau de la sécurité de déplacements (Direction des transports et SPVM); • STM; • Vélo Québec



Élément 10.2 - Quartiers verts

Une des mesures du *Plan de transport* consiste à créer des *quartiers verts* pour améliorer la qualité de vie des résidents et la sécurité. Ces quartiers ont pour vocation de créer des espaces résidentiels qui bénéficieront de mesures d'aménagement et d'apaisement répondant aux problématiques de déplacements. Ces quartiers peuvent être plus ou moins denses, englobant des parcs, des institutions scolaires, des hôpitaux, des équipements publics et, dans certains cas, les activités commerciales et touristiques.

Il est prévu que les *quartiers verts* se distinguent du reste du territoire montréalais, notamment par la participation citoyenne et par une approche de développement durable appliquée aux déplacements des personnes et à l'aménagement urbain.

Les enjeux des *quartiers verts* sont :

- identifier les critères de diagnostic de mobilité et de sécurité;
- déterminer les critères d'identification des milieux de vie;
- identifier les caractéristiques urbaines permettant de déterminer la catégorie d'un *quartier vert* (dense ou moins dense);
- identifier les critères de délimitation des *quartiers verts*;
- identifier la perception du milieu en regard de la mobilité et de la sécurité;
- identifier les *quartiers verts* potentiels d'un arrondissement ou d'une ville et les critères de priorisation.

Enjeux

La création d'un *quartier vert* nécessite une démarche transversale et une application progressive des mesures d'interventions. Cette démarche de planification des *quartiers verts* s'appuie sur une série d'outils qui ont été développés par la Ville de Montréal ou qui seront disponibles à court terme, en complément aux orientations contenues dans la *Charte du piéton*.

Trois champs d'action sont ciblés : transport (mobilité et déplacements), aménagement et vie de quartier. Les outils développés par la Ville proposent près d'une cinquantaine d'interventions à l'intérieur de ce triptyque (transport, aménagement et qualité de vie). Ces interventions ne sont pas toutes obligatoires. Cependant, les arrondissements et les villes doivent absolument œuvrer simultanément dans ces trois champs d'action.

Les interventions doivent être adaptées puisque chaque situation, lieu et moment impliquent des solutions spécifiques tout en s'inscrivant dans une démarche cohérente à grande échelle. Comme toutes les interventions ne sont pas requises partout et de la même façon, trois niveaux d'application ont été déterminés :

1. démarrage : mesures obligatoires pour la reconnaissance d'un *quartier vert*;
2. établissement : ajout d'une série de mesures pour bonifier et réduire significativement les impacts négatifs du trafic routier dans le *quartier vert*;
3. consolidation : application de mesures plus sophistiquées favorisant un changement de comportements profitable au développement durable d'un milieu.



Élément 10.2 - Quartiers verts (suite)

<p>Enjeux (suite)</p>	<p>Le <i>Guide d'aménagement durable des rues de Montréal</i> est à paraître prochainement. Il contient 12 chapitres portant sur les mesures d'apaisement de la circulation, les piétons et les critères d'accessibilité universelle, l'éclairage public, etc. Le chapitre 12, sur les <i>quartiers verts</i>, présente une cinquantaine d'interventions dont voici quelques exemples :</p> <ul style="list-style-type: none"> • un aménagement spécifique et une signalétique particulière aux accès signifiant aux usagers l'entrée d'un <i>quartier vert</i>; • l'implantation de mesures d'apaisement de la circulation pour réduire la circulation de transit et les vitesses des automobiles; • la fermeture permanente ou temporaire de rues ou de ruelles à la circulation automobile; • l'augmentation du couvert végétal et l'embellissement des quartiers pouvant être coordonnés à des aménagements d'apaisement de la circulation automobile; • l'augmentation du marquage des traverses de chaussées et le rajustement de l'éclairage de rue; • l'inclusion de zones de 30 km/h autour des écoles, des parcs et d'autres secteurs nécessitant une baisse importante de la vitesse de circulation; • une modification à la réglementation du stationnement et des sens de circulation; • une hiérarchie révisée du réseau routier.
<p>Données et sources</p>	<p>Les principales données et informations proviennent principalement d'un arrondissement (Direction de l'aménagement urbain et des services aux entreprises [DAUSE], travaux publics, parcs, développement social) ou de la Direction des transports :</p> <ul style="list-style-type: none"> • les caractéristiques urbaines répondant aux critères d'identification des <i>quartiers verts</i>; • les caractéristiques physiques répondants aux critères de délimitation d'un <i>quartier vert</i>; • les caractéristiques du secteur et de ses habitants; • la perception de la population face à son milieu de vie.
<p>Analyses</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Identifier les critères de diagnostic de mobilité et de sécurité : <ul style="list-style-type: none"> ◆ débits de véhicules; ◆ vitesse; ◆ sentiment de sécurité; ◆ accidentologie; ◆ diversité intermodale; ◆ desserte en transport en commun; ◆ caractérisation des infrastructures de transport (accessibilité au transport en commun, parcours piétonniers, hiérarchie du réseau, principales voies d'accès, etc.); ◆ caractérisation des problèmes liés aux déplacements et à la circulation, notamment celle liée aux itinéraires de débordement (circulation de transit).

Suite à la page 126



Élément 10.2 - Quartiers verts (suite)

<p>Analyses (suite)</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Identifier les critères d'identification des milieux de vie : <ul style="list-style-type: none"> ◆ cœur d'équipements; ◆ rues commerciales; ◆ superficie « marchable »; ◆ densité d'occupation favorisant le transport actif; ◆ réseaux des rues locales; ◆ accès au transport en commun; ◆ nœuds d'activités régionales, s'il y a lieu. • Identifier les critères de délimitation des <i>quartiers vert</i> : <ul style="list-style-type: none"> ◆ barrières physiques; ◆ limites d'un milieu de vie ressenties; ◆ hiérarchie du réseau artériel, selon le cas; ◆ voies d'accès périphériques; ◆ parcours piétonniers; ◆ secteurs à 40 km/h. • Dresser le bilan de la perception du milieu : <ul style="list-style-type: none"> ◆ rendez-vous du quartier; ◆ marches exploratoires. • Énumérer les critères d'identification et de priorisation des <i>quartiers verts</i> potentiels par arrondissement ou par ville; • Juxtaper les milieux de vie, les délimitations, le diagnostic de mobilité et de sécurité et le bilan de la perception de milieu.
<p>Éléments d'intervention</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Établir les priorités d'un <i>quartiers verts</i> en superposant les différentes analyses; • Déterminer le périmètre préliminaire d'un <i>quartier vert</i> selon les critères applicables.
<p>Intervenants</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Direction des transports (division sécurité et aménagement du réseau artériel); • Arrondissement (travaux publics, DAUSE, développement social et division des Parcs); • STM; • SPVM; • Stationnement Montréal; • AMT.



Élément 11.1 - Classification du réseau routier

Enjeux	<p>La classe fonctionnelle de chaque lien routier doit être cohérente avec sa fonction, son débit, sa vitesse, le milieu urbain riverain et son aménagement physique. En cas d'incohérence, une orientation à privilégier doit être définie et entérinée par les partenaires. Les mesures devront être identifiées et mises en place afin de renforcer la cohérence de la classification retenue.</p>
Données et sources	<p>Les données et les informations proviennent principalement d'un arrondissement, d'une ville, de la Direction des transports ou du MTQ :</p> <ul style="list-style-type: none"> • la classification fonctionnelle du réseau routier de l'île de Montréal (Ville de Montréal/MTQ); • l'utilisation du sol; • les débits de circulation journaliers ou DJMA; • les caractéristiques du réseau routier (largeur des chaussées, réglementation du stationnement, voies réservées/mesures préférentielles pour le transport en commun, contrôle de la circulation, etc.); • les études de réaménagement et de prolongement du réseau routier; • le registre des plaintes ou des commentaires des citoyens; • <i>Tome 1 - Conception routière</i>, chapitre 1, MTQ.
Analyses	<ul style="list-style-type: none"> • Cartographier la classification du réseau routier dans le territoire d'étude, en intégrant les points de contact entre les réseaux autoroutier et municipal; • Inventorier les caractéristiques géométriques majeures, l'implantation du milieu urbain environnant (incluant les projets de développement dans le territoire d'étude ou en périphérie), les débits et la composition de la circulation, les vitesses affichées et pratiquées; • Identifier les liens routiers qui présentent des incohérences en notant, entre autres, les effets de débordement (transit dans les rues locales), les discontinuités (segments absents d'artères ou collectrices), les effets d'enclavement (faible accessibilité aux pôles et aux quartiers).
Éléments d'intervention potentiels	<ul style="list-style-type: none"> • Confirmer la classe fonctionnelle des liens présentant des incohérences (nombre de voies, débits des véhicules, activités riveraines, continuité du lien, etc.); • Prévoir des mesures et des interventions pour rétablir la cohérence du réseau routier (prolongement de liens, modifications géométriques ou à la réglementation de stationnement, mises à sens uniques d'axes, etc.).
Intervenants	<ul style="list-style-type: none"> • Direction des transports; • MTQ.

CLASSIFICATION FONCTIONNELLE DU RÉSEAU ROUTIER

La classification fonctionnelle du réseau routier ou la hiérarchie routière constitue un outil de gestion et de planification facilitant l'élaboration et la mise en œuvre de politiques d'aménagement du territoire et de transports.

À titre d'exemple, la canalisation de la circulation principalement dans les axes supérieurs, c'est-à-dire les autoroutes, les artères et les collectrices, permet de limiter la circulation dans les rues locales et, par conséquent, les impacts quant à la sécurité et les nuisances généralement associées à la circulation.

La Ville de Montréal et le MTQ ont établi une classification fonctionnelle du réseau routier comprenant les catégories suivantes : autoroute, artère principale, artère secondaire, collectrice et rue locale.



Élément 12.1 - Circulation sur le réseau routier

Enjeux	<p>Les diverses composantes du réseau routier doivent assumer adéquatement les fonctions de mobilité et d'accessibilité, en conformité avec les objectifs de la classification fonctionnelle, notamment à l'égard des débits de véhicules.</p>
Données et sources	<p>Les données et informations proviennent principalement d'un arrondissement ou d'une ville, de la Direction des transports ou du MTQ :</p> <ul style="list-style-type: none"> • les orthophotoplans; • la base de données sur les principales caractéristiques du réseau routier (emprises et largeurs des chaussées, nombre de voies de circulation, réglementation de stationnement sur rue, voies réservées ou MPB, voies cyclables, contrôles de la circulation, etc.); • les comptages de circulation; • l'<i>enquête Origine-Destination</i> de l'AMT; • les études de circulation existantes, incluant celles relatives à la mise aux normes de feux de circulation et à la gestion dynamique; • la modélisation des déplacements sur le réseau routier (MTQ-SMST/MOTREM); • la modélisation mésoscopique du réseau routier de Montréal (DYNAMÉQ), pour les territoires couverts; • le registre des commentaires et des plaintes des citoyens et les informations colligées dans le cadre de consultation publique; • les exigences en matière d'études d'impact sur les déplacements.
Analyses	<ul style="list-style-type: none"> • Répertoire et synthétiser, au besoin, sur une carte les caractéristiques du réseau routier : largeur des chaussées et d'emprises, nombre de voies de circulation, partage de la chaussée selon les modes (voies cyclables, voies réservées pour autobus, taxis et covoiturage), sens de circulation, accès aux autoroutes, ponts et autres grands axes régionaux, vitesse réglementaire, contrôles de circulation (feux, arrêts), présence ou non de stationnement sur rue en pointe et hors pointe (incluant les postes de taxis et d'autobus), axes privilégiés des piétons et écoliers, présence ou non de trottoirs, utilisation du sol riveraine, marges de recul des bâtiments, etc.; • Répertoire et synthétiser, au besoin, sur une carte les débits de circulation, en tenant compte de la composition du trafic (auto, autobus, camionnage); • Analyser les patrons des déplacements automobiles sur le réseau routier en distinguant les axes d'accès au territoire d'étude, les axes utilisés pour le transit, les grands itinéraires utilisés et les grandes paires origine-destination; • Identifier, pour les différents axes routiers, les parts des débits attribuables au transit, aux échanges et aux déplacements internes; • Répertoire et synthétiser sur une carte les problèmes et les enjeux identifiés par un arrondissement ou une ville ou des citoyens; • Répertoire et synthétiser sur une carte les problèmes de circulation relevés dans les études existantes et la modélisation déjà effectuée (points de congestion, files d'attente, vitesses excessives, effets de débordement, effets de discontinuité); • Procéder, au besoin, à des analyses complémentaires de circulation aux endroits présentant des situations particulières (sécurité, congestion, circulation de transit, etc.).



Élément 12.1 - Circulation sur le réseau routier (suite)

Éléments d'intervention potentiels

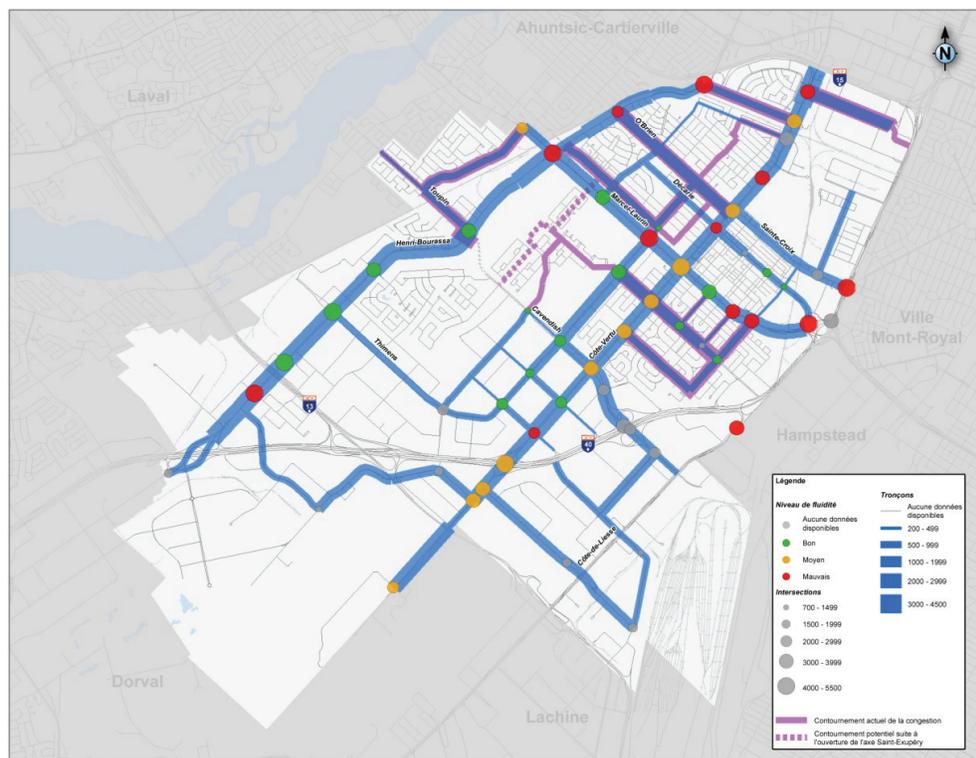
- Identifier les itinéraires de transit et d'échange à privilégier et à canaliser;
- Modifier les caractéristiques géométriques facilitant la mobilité sur le réseau artériel, répondant à un équilibre entre la mobilité locale, l'accessibilité sur le réseau collecteur et limitant la vitesse sur le réseau local;
- Suggérer des modifications aux accès du réseau autoroutier;
- Modifier la gestion des voies de circulation (partage selon les modes, sens uniques, voies de virage) consolidant la classification fonctionnelle, améliorant la circulation des transports collectif et actif et réduisant les effets de débordement;
- Modifier les contrôles de circulation : synchronisation des feux, gestion dynamique, mesures prioritaires pour le transport collectif et circulation piétonnière et cyclable;
- Compléter les liens routiers manquants.

Intervenants

- Direction des transports;
- Arrondissements ou villes limitrophes;
- STM;
- MTQ;
- AMT.

Réseau routier
Thème 12 : Fonctionnalité du réseau routier

Exemple de carte synthèse illustrant les débits de véhicules à l'heure de pointe du matin sur les principaux axes du réseau routier d'un arrondissement, le niveau de fluidité aux intersections et les situations de débordement de la circulation relevées.



Source : Arrondissement de Saint-Laurent, Plan de transport local - Rapport d'étape 2 : Portrait et diagnostic, juin 2008



Élément 12.2 - Sécurité routière

Voir les fiches techniques 9.1 à 9.4 (Axe 4 - Sécurité des déplacements et qualité de vie)

Élément 12.3 - Accessibilité aux pôles et aux quartiers¹⁴

Enjeux	Le réseau routier doit assurer une accessibilité optimale aux véhicules vers les divers pôles et quartiers d'un arrondissement ou d'une ville, tout en permettant l'utilisation d'une partie de l'emprise routière par d'autres modes de transport, notamment les transports collectif et actif.
Données et sources	Les données et les informations proviennent principalement d'un arrondissement ou d'une ville : <ul style="list-style-type: none"> • la localisation des pôles générateurs et des quartiers (actuels et prévisibles); • les Itinéraires d'accès en automobile, en transport en commun, en vélo, à pied et pour les gens à mobilité réduite.
Analyses	Relever les obstacles ou les liens manquants au cheminement aux abords des pôles générateurs de déplacements et aux quartiers.
Éléments d'intervention potentiels	<ul style="list-style-type: none"> • Aménager ou modifier les réseaux routier, cyclable et piétonnier de manière à améliorer l'accessibilité; • Modifier les accès routiers et piétonniers aux entreprises et aux institutions; • Identifier des solutions améliorant l'accessibilité par le transport en commun et les autres formes de transports collectif et actif.
Intervenants	<ul style="list-style-type: none"> • Direction des transports; • Institutions et entreprises.

¹⁴ Voir aussi les fiches techniques 3.5 et 4.4 (Axe 2 - Modes actifs et accessibilité universelle) et 5.1 à 5.4 (Axe 3 - Transport collectif)



Élément 12.4 - Aménagements physiques

Enjeux	<p>Les aménagements physiques de la voirie et de ses abords ont une grande influence sur la qualité du milieu urbain et sur la fonctionnalité des déplacements. Ils ont un rôle prépondérant sur le contrôle de la circulation, le comportement et le sentiment de confort et de sécurité des usagers (automobilistes, piétons, cyclistes, etc.), notamment chez les catégories plus vulnérables (personnes à mobilité réduite et âgées, enfants, etc.). Le <i>Plan de transport</i> a pour objectifs de favoriser les modes collectifs et actif, d'améliorer la sécurité des déplacements et la qualité de vie des résidents. Le Plan appelle donc à un nouveau partage de la chaussée. Ce dernier doit tenir compte des impératifs liés aux services municipaux ou d'urgence ainsi qu'à la nécessité d'assurer une certaine fluidité sur des liens routiers principaux.</p>
Données et sources	<ul style="list-style-type: none"> • Les relevés des caractéristiques physiques de l'emprise publique et de ses éléments; • La classification fonctionnelle du réseau routier de l'île de Montréal (Ville de Montréal/MTQ); • Les caractéristiques du quartier (utilisation du sol, implantation des bâtiments, accès et stationnements), affectation du sol et orientations d'aménagement; • Les problématiques de fonctionnalité, de sécurité et d'accessibilité.
Analyses	<ul style="list-style-type: none"> • Identifier les besoins et les contraintes des services municipaux (incendie, collecte des ordures, entretien des rues, déneigement, etc.) quant à l'aménagement physique de la voirie, des besoins et des contraintes du réseau de la STM et du plan de camionnage; • Identifier les éléments de l'aménagement physique posant des problèmes de fonctionnalité, de sécurité, d'accessibilité ou d'insertion dans le cadre bâti; • Identifier les potentiels d'amélioration de la fonctionnalité des aménagements de la rue et de ses abords et de l'aspect esthétique.
Éléments d'intervention potentiels	<ul style="list-style-type: none"> • Définir une ou des catégories d'aménagements physiques de la voirie répondant à des situations données; • Limiter et gérer les accès routiers (entrées charretières); • Modifier les sens de la circulation et l'affectation de voies de circulation; • Améliorer la cohérence de l'aménagement d'un axe routier et d'un itinéraire; • Améliorer l'environnement urbain (éclairage, entretien, accotements, obstacles, etc.); • Identifier la localisation de mesures de modération de la circulation en fonction des problématiques et secteurs sensibles identifiés; • S'assurer de la compatibilité des mesures retenues avec le maintien des services d'autobus de la STM et avec le plan de camionnage. <p>D'autres interventions concernant l'accessibilité universelle, la marche, le vélo, le transport collectif et la sécurisation sont proposées dans les fiches traitant de ces thèmes.</p>
Intervenants	<ul style="list-style-type: none"> • Direction des transports; • STM.

ÉLÉMENTS D'AMÉNAGEMENT DE LA VOIRIE ET DE SES ABORDS :

Voies de circulation, y compris les voies de virage, terre-plein ou îlot déviateur, stationnement, équipement de signalisation, système de drainage, trottoirs, aménagements cyclables, services publics (éclairage, poteaux de téléphone, etc.), plantations, mobilier urbain, places publiques, lieux d'échanges, etc.



Élément 13.1 - Stationnement résidentiel

Enjeux	Assurer un nombre suffisant de places de stationnement sur rue de proximité pour les résidents, sans pour autant favoriser le stationnement journalier pour les non-résidents.
Données et sources	<p>Les données et les informations proviennent principalement d'un arrondissement ou d'une ville :</p> <ul style="list-style-type: none"> • la réglementation de stationnement en vigueur pour l'ensemble des axes à caractère résidentiel (périodes permises, durée maximale autorisée, tarification et type de véhicules autorisés (places pour personnes à mobilité réduite, les places de stationnement sur rue réservées aux résidents [SRRR] ou pour l'autopartage); • l'offre (nombre de places) et l'utilisation (occupation) du stationnement selon la réglementation applicable; • la localisation de grands générateurs de déplacements (axes commerciaux, pôles d'activités, établissements majeurs d'enseignement ou de santé, stations de métro ou gares de train, etc.).
Analyses	<ul style="list-style-type: none"> • Évaluer sommairement l'adéquation entre l'offre et la demande de stationnement; • Évaluer l'utilisation du stationnement avec la réglementation applicable; • Identifier les secteurs présentant des problématiques particulières (abondance ou insuffisance de stationnement, débordement de stationnement aux abords de grands générateurs, stationnement illégal, etc.); • Dresser un portrait/diagnostic faisant ressortir les forces et les faiblesses du stationnement sur rue dans les secteurs résidentiels.
Éléments d'intervention potentiels	<ul style="list-style-type: none"> • Modifier la réglementation du stationnement dans certaines zones ou secteurs; • Offrir un certain nombre de places de stationnement pour les résidents en implantant aux endroits opportuns des zones de SRRR.
Intervenants	Arrondissements ou villes



Élément 13.2 - Stationnement dans les axes commerciaux

Enjeux	Assurer une offre adaptée à la demande, favorisant la clientèle utilisant le stationnement dans les axes commerciaux.
Données et sources	<p>Les données et les informations proviennent principalement d'un arrondissement ou d'une ville :</p> <ul style="list-style-type: none"> • l'offre (nombre de places) et l'utilisation (occupation) du stationnement selon la réglementation applicable; • la réglementation en vigueur pour les axes commerciaux (durée maximale autorisée, tarifications et périodes applicables, places réservées pour les personnes handicapées et autres clientèles, zones de livraison, etc.); • la localisation de grands générateurs de déplacements (axes commerciaux, pôles d'activités, établissements majeurs d'enseignement ou de santé, stations de métro, gares de train, etc.).
Analyses	<ul style="list-style-type: none"> • Évaluer sommairement l'adéquation entre l'offre et la demande de stationnement; • Analyser les taux de rotation des véhicules dans les secteurs problématiques; • Identifier les secteurs présentant des problématiques particulières (abondance ou insuffisance de stationnement, débordement de stationnement aux abords de grands générateurs, stationnement illégal, etc.); • Identifier les besoins en termes d'embellissement ou de verdissement de la rue dans le but d'en améliorer la convivialité des axes commerciaux (terrasses, bac à fleurs, etc.); • Dresser un portrait/diagnostic faisant ressortir les forces et les faiblesses du stationnement sur rue dans les axes commerciaux.
Éléments d'intervention potentiels	<ul style="list-style-type: none"> • Appliquer une tarification ou une limitation du temps de stationnement dans les zones de forte demande afin d'assurer une certaine rotation; • Ajuster le nombre de places de stationnement, le cas échéant; • Moduler les tarifs de stationnement, selon la période de la journée; • Améliorer le contrôle des places réservées.
Intervenants	<ul style="list-style-type: none"> • Entreprises; • Chambres de commerce; • Organismes de développement économique; • Association de commerçants.



Élément 13.3 - Stationnement dans les axes artériels

Enjeux	Offrir du stationnement sur rue, assurer la fluidité de la circulation aux heures de forte demande ou l'utilisation exclusive de la voie en rive par le transport en commun, en période de pointe (voie réservée).
Données et sources	<p>Les données et les informations proviennent principalement d'un arrondissement ou d'une ville :</p> <ul style="list-style-type: none"> • l'offre (nombre de places) et l'utilisation (occupation) du stationnement selon la réglementation applicable; • la réglementation en vigueur dans les axes artériels (durée maximale autorisée, tarifications et périodes applicables, places réservées pour les personnes handicapées et autres clientèles, zones de livraison, voies réservées pour autobus, etc.); • les statistiques relatives au non-respect de la réglementation du stationnement ou des voies réservées pour autobus; • la localisation de grands générateurs de déplacements (axes commerciaux, pôles d'activités, établissements majeurs d'enseignement ou de santé, stations de métro ou gares de train, etc.).
Analyses	<ul style="list-style-type: none"> • Évaluer sommairement l'adéquation entre l'offre et la demande de stationnement; • Analyser les taux de rotation des véhicules dans les secteurs problématiques; • Identifier les secteurs présentant des problématiques particulières (abondance ou insuffisance de stationnement, débordement de stationnement aux abords de grands générateurs, stationnement illégal, non-respect des voies réservées, etc.); • Dresser un portrait/diagnostic faisant ressortir les forces et les faiblesses du stationnement sur rue dans les artères.
Éléments d'intervention potentiels	<ul style="list-style-type: none"> • Ajuster le nombre de places de stationnement, le cas échéant; • Interdire le stationnement d'un côté ou des deux côtés d'une pendant une période de la journée donnée afin d'améliorer l'écoulement de la circulation ou permettre la mise en place de voies réservées.
Intervenants	<ul style="list-style-type: none"> • Direction des transports; • STM; • AMT; • Chambres de commerce; • Organismes de développement économique; • Associations de commerçants.



Élément 13.4 - Stationnement de courte durée aux abords des écoles, des garderies et d'autres types d'usage

Enjeux	Prévoir des zones sécuritaires pour le débarquement ou l'embarquement et adaptées aux différentes clientèles.
Données et sources	<p>Les données et les informations proviennent principalement d'un arrondissement ou d'une ville :</p> <ul style="list-style-type: none"> • la localisation des zones de débarcadère ou de stationnement de courte durée (ex. : 15 minutes) aux abords des écoles, des garderies, des hôtels et d'autres usages; • la réglementation actuelle en vigueur à l'égard des débarcadères et des zones de stationnement de courte durée; • l'utilisation des zones de stationnement de courte durée; • les secteurs ou le voisinage présentant des problèmes de sécurité (traverses piétonnes, vitesses élevées à proximité des zones d'embarquement, etc.).
Analyses	<ul style="list-style-type: none"> • Évaluer sommairement l'adéquation entre l'offre et la demande de stationnement; • Analyser les taux de rotation des véhicules dans les secteurs problématiques; • Identifier les secteurs présentant des problématiques particulières (abondance ou insuffisance de stationnement, débordement de stationnement aux abords de grands générateurs, stationnement illégal, etc.).
Éléments d'intervention potentiels	<ul style="list-style-type: none"> • Ajuster, le cas échéant, le ratio du nombre de places de courte et de longue durée afin de répondre à la demande; • Adapter la réglementation selon les heures de la journée; • Aménager des zones de débarcadère; • Améliorer le contrôle de l'utilisation des places.
Intervenants	<ul style="list-style-type: none"> • Direction des transports; • STM; • AMT; • Établissements d'enseignement, de santé et de services sociaux • Garderies; • Chambres de commerce; • Commerces; • Organismes de développement économique; • Associations de commerçants.



Élément 14.1 - Stationnement résidentiel

Enjeux	Offrir un nombre adéquat de places de stationnement par logement, tenant compte de la localisation des secteurs résidentiels par rapport aux grands pôles d'activités, de services et de desserte en transport en commun.
Données et sources	<p>Les données et les informations proviennent principalement d'un arrondissement ou d'une ville :</p> <ul style="list-style-type: none"> • la localisation des secteurs de grands immeubles résidentiels (stationnements souterrains, étagés ou en surface); • la réglementation d'urbanisme en matière de stationnement hors rue résidentiel.
Analyses	<ul style="list-style-type: none"> • Évaluer sommairement l'offre par logement (selon la typologie et/ou la localisation); • Évaluer l'adéquation du ratio place/logement en fonction de la localisation par rapport au transport en commun; • Identifier les secteurs présentant des problématiques particulières (abondance ou insuffisance de stationnement).
Éléments d'intervention potentiels	<ul style="list-style-type: none"> • Moduler le nombre de places par logement selon la proximité des services de transport en commun; • Accorder des réductions de places de stationnement pour des projets près des services de transports alternatifs (auto-partage, BIXI, etc.).
Intervenants	<ul style="list-style-type: none"> • Arrondissements ou villes; • Communauto; • Stationnement de Montréal (BIXI).



Élément 14.2 - Stationnement destiné aux activités commerciales, aux établissements d'enseignement et de santé et aux principaux employeurs

Stationnement
Thème 14 : Stationnement hors rue

<p>Enjeux</p>	<p>Les activités commerciales et institutionnelles d'importance (établissements d'enseignement, de santé et de services sociaux, etc.), de même que les principaux secteurs d'emplois, génèrent de nombreux déplacements (employés, clientèles, visiteurs, livraisons, etc.). Ces activités peuvent souvent compter sur une importante offre de places de stationnement, ce qui favorise l'utilisation de l'automobile pour y accéder. Cela génère donc des nuisances (importants débits de véhicules, pollutions sonores et atmosphériques, etc.), affectant la qualité de vie des résidents des secteurs limitrophes.</p> <p>Afin de limiter ces situations problématiques, le <i>Plan de transport</i> propose d'accroître la desserte de ces activités par des modes de transports collectif et actif et de mieux gérer l'offre de stationnement hors rue.</p>
<p>Données et sources</p>	<p>Les données et les informations proviennent principalement d'un arrondissement ou d'une ville, de même que des grands établissements institutionnels, des grandes concentrations commerciales ou des grands employeurs :</p> <ul style="list-style-type: none"> • la localisation des secteurs avec concentration de grands stationnements hors rue non résidentiels (stationnements souterrains, étagés ou en surface); • la réglementation d'urbanisme en matière de stationnement hors rue non résidentiel.
<p>Analyses</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Évaluer sommairement l'offre et la demande de stationnement hors rue; • Évaluer l'adéquation du ratio de places par superficie de bâtiment, par employé ou par usager (selon la catégorie d'usage, la localisation par rapport au transport en commun, etc.); • Identifier des secteurs présentant des problématiques particulières (abondance ou insuffisance de stationnement).
<p>Éléments d'intervention potentiels</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Moduler la disponibilité des places et la tarification selon la proximité des services de transport en commun et l'objectif du stationnement; • Mettre en place des programmes de gestion de la demande (favorisant l'usage des modes de transport autres que l'auto-solo (covoiturage, modes actifs, transport en commun, etc.) - programmes employeurs des CGD et programmes <i>Allégo</i> de l'AMT); • Offrir une mixité d'utilisation du stationnement (par ex. : résidentiel ou commercial).
<p>Intervenants</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Stationnement de Montréal; • AMT; • CGD; • Principaux employeurs.



Élément 14.3 - Stationnements incitatifs

Enjeux	Offrir des stationnements incitatifs aux principaux points de services de transport en commun (station de métro, gares, etc.).
Données et sources	<p>Les données et les informations proviennent principalement des autorités organisatrices de transport en commun de Montréal (AMT ou STM) :</p> <ul style="list-style-type: none"> • les principaux services de transport en commun (métro, trains de banlieue, services rapides par bus, etc.); • l'offre et la demande dans les stationnements incitatifs existants.
Analyses	<ul style="list-style-type: none"> • Analyser l'utilisation actuelle des stationnements incitatifs; • Identifier les facteurs et les critères d'implantation des stationnements incitatifs; • Identifier les stations ou les gares potentielles où les stationnements incitatifs doivent être agrandis ou implantés.
Éléments d'intervention potentiels	<ul style="list-style-type: none"> • Implanter des stationnements incitatifs ou accroître le nombre de places dans les stationnements existants; • Envisager une utilisation mixte de certains grands stationnements (ex. : stationnement incitatif le jour, résidentiel la nuit, commercial le soir et les jours de fin de semaine).
Intervenants	<ul style="list-style-type: none"> • Direction des transport; • STM; • AMT.



Élément 15.1 - Réseau de camionnage

<p>Enjeux</p>	<p>Les activités de camionnage sont régies par un règlement établi en 2000 par le MTQ, lequel désigne, par le biais d'un plan de camionnage, les routes permises en tout temps ou selon une plage d'horaire limitée et la circulation interdite en tout temps, sauf aux fins de livraison locale. La Ville de Montréal et les anciennes municipalités de l'île de Montréal ont établi de tels plans sur leurs territoires respectifs. Ces plans demandent à être harmonisés afin d'assurer une cohérence globale et à être actualisés selon l'évolution des besoins.</p> <p>Parce qu'il touche à la fois à la compétitivité des entreprises, à la quiétude et à la sécurité des résidants, tout changement au plan de camionnage devrait être effectué en concertation avec les acteurs concernés (conseillers municipaux, services municipaux, arrondissements ou villes limitrophes, SPVM, associations de camionnage, expéditeurs, MTQ).</p> <p>Le développement du territoire ou du réseau routier peut amener de nouveaux générateurs de transport de marchandises et l'augmentation du flux de camions. Par ailleurs, la reconversion de zones industrielles et commerciales modifie les besoins de camionnage. Le réseau de camionnage doit alors être révisé.</p>
<p>Données et sources</p>	<p>Les principales données sont disponibles auprès d'un arrondissement, d'une ville, de la Direction des transports ou du MTQ :</p> <ul style="list-style-type: none"> • la réglementation existante sur le camionnage (MTQ, Ville de Montréal, arrondissements ou villes limitrophes); • les plans d'occupation et d'affectation du sol; • les bases de données sur les expéditeurs et les entreprises de camionnage : données sur les générateurs de transport de marchandises (dont l'<i>Étude sur les générateurs de transport de marchandises dans la région de Montréal</i>, du MTQ). La version finale de cette dernière étude, dont le rapport date d'août 2009, n'a pas encore été rendue publique; • les besoins en camionnage des entreprises et des services intermodaux; • les relevés de plaintes et des contraventions liées aux activités de camionnage; • les relevés de contraintes opérationnelles au camionnage (accessibilité des tronçons du réseau routier, hauteurs libres, capacités portantes de structures, vibrations); • les relevés de la signalisation du réseau de camionnage; • les caractéristiques physiques du réseau routier; • le plan de mesures d'urgence.

Suite à la page 140



Élément 15.1 - Réseau de camionnage (suite)

Analyses	<ul style="list-style-type: none"> • Évaluer l'accessibilité par camion à un arrondissement ou une ville à l'échelle régionale; • Identifier les contraintes du réseau routier pour le camionnage; • Dresser le portrait de la circulation des matières dangereuses par camion; • Identifier, localiser et quantifier les divers pôles d'activités du territoire générant du transport de marchandises par camion; • Relever les modifications apportées à l'aménagement du territoire et au réseau routier ayant une influence sur le camionnage (situations actuelles et prévisibles); • Localiser et quantifier les milieux urbains dont la quiétude et la sécurité doivent être assurés; • Faire le bilan de l'adéquation de la classification et des directives du réseau de camionnage existant en regard des caractéristiques du réseau routier, des activités économiques et des milieux urbains; • Évaluer le respect de la classification et des normes associées au réseau de camionnage; • Identifier les insuffisances du plan ainsi que les mesures de signalisation et de surveillance en vigueur par rapport aux plaintes, aux contraventions et aux besoins actuels et futurs des entreprises et des citoyens; • Évaluer la durabilité des aménagements routiers en regard de la circulation des camions.
Éléments d'intervention	<ul style="list-style-type: none"> • Réviser les parcours, les plages horaires des routes et les interdictions du plan de camionnage; • Apporter des modifications pour assurer la cohérence du réseau de camionnage d'un arrondissement ou d'une ville avec celui de la région; • Réviser et renforcer la signalisation du réseau de camionnage; • Intensifier la surveillance policière; • Mettre en place un programme d'entretien et de réfection des chaussées; • Prévoir des modifications géométriques; • Réaliser des études d'impact de projets auprès de futurs générateurs ou de reconversion d'espaces industriels et commerciaux sur les déplacements de camions; • Réviser de la réglementation de la circulation des matières dangereuses.
Intervenants	<ul style="list-style-type: none"> • Direction des transports; • SPVM; • Arrondissements ou villes limitrophes; • MTQ, • Association québécoise de camionnage; • Grands expéditeurs; • Associations locales (résidents, commerçants, etc.).



Élément 15.2 - Livraisons

<p>Enjeux</p>	<p>L’approvisionnement des commerces et des entreprises en milieu urbain, par le biais des livraisons, est une activité nécessaire afin d’offrir les divers biens et services à une communauté. Toutefois, ce type d’activité peut générer des inconvénients et soulever une problématique liée à la sécurité routière vis-à-vis des usagers du réseau routier et des résidents d’un secteur concerné.</p> <p>Par exemple, lorsqu’un camion est mal stationné lors d’une livraison, notamment dans la voie de circulation, il peut provoquer un impact important sur les conditions de circulation et de sécurité routière. De plus, un horaire de livraison trop tôt ou trop tard dans la journée peut causer des nuisances pour les résidents (bruit, vibration, etc.). Le mode d’organisation des livraisons, sur rue ou hors rue, influence l’efficacité et les externalités des livraisons.</p>
<p>Données et sources</p>	<p>Les principales données sont disponibles auprès d’un arrondissement ou d’une ville :</p> <ul style="list-style-type: none"> • les aires et les modes de livraison pour diverses entreprises; • le relevé des plaintes liées aux activités de livraison; • le relevé d’accidents liés aux activités de livraison; • les besoins des entreprises quant à la livraison.
<p>Analyses</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Identifier les secteurs ou les points sujet à une problématique récurrente liée à la livraison des biens; • Évaluer la problématique de livraison et identifier des solutions possibles (infrastructures et mode de gestion).
<p>Éléments d’intervention</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Implanter des aires désignées de livraison sur rue; • Intensifier l’utilisation des aires de livraison hors rue; • Évaluer le potentiel d’utilisation des voies secondaires et des ruelles à des fins de chargement; • Réviser la plage d’horaire de livraison.
<p>Intervenants</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Stationnement de Montréal; • Entreprises; • Grands expéditeurs; • Associations de quartier.



Élément 15.3 - Transport par autocar

Enjeux	Le transport par autocar assure les déplacements interurbains et touristiques des personnes. Afin de garantir un service de qualité, l'implantation de mesures favorables au transport par autocar devrait être envisagée tout en préservant la quiétude des résidents, des piétons et des lieux patrimoniaux et touristiques, ainsi que la sécurité de tous. La problématique inclut le transport par d'autres types d'autobus touristiques que l'autocar, par exemple les minibus et les navettes.
Données et sources	<p>Les principales données sont disponibles auprès d'un arrondissement, d'une ville, de la Direction des transports, des compagnies de transport par autocar ou du MTQ :</p> <ul style="list-style-type: none"> • l'horaire et la localisation des terminus, des stationnements, des aires d'attente, des lignes et des arrêts de services interurbains d'autocars (réguliers et nolisés); • les mesures préférentielles (voies réservées, feux prioritaires, etc.) bénéficiant au transport par autocar; • le milieu urbain adjacent aux lignes et aux points de service d'autocars; • la réglementation s'appliquant spécifiquement aux autocars; • les points d'interface avec les réseaux urbains.
Analyses	<ul style="list-style-type: none"> • Identifier et caractériser les inefficacités de parcours et d'opérations des circuits d'autocars et d'autobus touristiques; • Identifier et caractériser les inadéquations entre les parcours, les opérations d'autocars et le milieu urbain, notamment résidentiel, patrimonial et touristique; • Caractériser et évaluer la cohérence des divers services de transport collectif interurbain et urbain en termes d'accessibilité, de temps d'attente, de tarifs, de convivialité, etc.; • Analyser la réorganisation des parcours et les mesures améliorant l'efficacité et l'adéquation du service d'autocar, tout en réduisant les nuisances sur le milieu urbain.
Éléments d'intervention	Identifier les pistes de solution afin d'améliorer la compatibilité des services (modification des services existants, aménagement d'aires d'attente sécuritaire, etc.).
Intervenants	<ul style="list-style-type: none"> • Service de la culture; • Arrondissements ou villes limitrophes; • STM; • AMT; • Gare d'autocars de Montréal; • Association des propriétaires d'autobus du Québec; • Tourisme Montréal.



Élément 16.1 - Réseau ferroviaire

Enjeux	Un portrait du réseau ferroviaire dans un arrondissement ou une ville doit être effectué. Ce portrait établira les services et les infrastructures ferroviaires en exploitation dans le territoire et mettra en évidence les emprises et les terrains qui ne sont plus exploités, sont à conserver ou à revaloriser.
Données et sources	<p>Les principales données sont disponibles auprès des compagnies ferroviaires ou exploitant des services (CN, Chemin de fer Canadien Pacifique [CFCP], Via Rail ou autre, le cas échéant) :</p> <ul style="list-style-type: none"> • la capacité et l'usage des lignes, des gares et des cours de triage; • le type et les horaires des convois (conteneurs, marchandises, passagers, etc.); • les points d'intermodalité (gares de train pour passagers ou intermodales, aires de débarquement au port, etc.); • les projets des compagnies ferroviaires; • les besoins d'utilisation ou de développement de lignes et d'équipements à des fins de transport ferroviaire des marchandises et des personnes.
Analyses	<ul style="list-style-type: none"> • Caractériser le réseau ferroviaire et son fonctionnement; • Évaluer les potentiels de développement de services ferroviaires pour les passagers et pour les marchandises; • Analyser la fonctionnalité et l'accessibilité des infrastructures intermodales.
Éléments d'intervention	<ul style="list-style-type: none"> • Identifier les liens des réseaux de transport à compléter; • Améliorer les accès en transport collectif aux gares de passagers et aux camions vers les installations intermodales.
Intervenants	<ul style="list-style-type: none"> • Transport Canada; • Compagnies ferroviaires (CN, CFCP, Via Rail et autre, le cas échéant); • Entreprises desservies par chemin de fer.



Élément 16.2 - Intégration urbaine

Enjeux	<p>Un arrondissement ou une ville devrait mettre en place des mesures afin d'atténuer les nuisances liées aux activités ferroviaires. Les terrains liés aux activités ferroviaires qui ne sont plus exploités présentent parfois des opportunités de requalification. Dans certains cas, l'infrastructure constitue un obstacle à la consolidation du réseau de transport ou à l'aménagement du territoire et l'effet de barrière doit être atténué. Par ailleurs, des usages combinés de l'emprise ferroviaire peuvent être envisagés, notamment pour les fins de corridors récréatifs.</p>
Données et sources	<p>Les principales données sont disponibles auprès d'un arrondissement, d'une ville ou des compagnies ferroviaires (CN, CFCP ou autre, le cas échéant) :</p> <ul style="list-style-type: none"> • le plan et les caractéristiques du réseau ferroviaire; • les plans d'occupation et d'affectation du sol, près des infrastructures et des équipements ferroviaires; • les types de matières transportées (y compris matières dangereuses); • le plan de mesures d'urgence; • la population et l'activité à proximité des lignes et des équipements ferroviaires; • les plaintes de citoyens spécifique au réseau ferroviaire.
Analyses	<ul style="list-style-type: none"> • Identifier et caractériser les conflits actuels et potentiels avec d'autres usages en rive des infrastructures et des équipements ferroviaires; • Identifier les équipements, les emprises ou les voies qui ne sont plus exploités et disponibles à la requalification; • Analyser et synthétiser les plaintes liées aux activités ferroviaires; • Évaluer les usages potentiels des terrains d'infrastructures ferroviaires et des emprises qui ne sont plus exploités, notamment à des fins de corridors récréatifs; • Évaluer les risques associés au transport ferroviaire de matières dangereuses.
Éléments d'intervention	<ul style="list-style-type: none"> • Prévoir des mesures d'atténuation des nuisances liées aux services ferroviaires, incluant des mesures physiques de séparation, des liens piétonniers ou d'autres permettant de lier deux quartiers coupés par une voie ferrée; • Adopter une réglementation d'urbanisme spécifique au milieu urbain aux abords des infrastructures et des équipements ferroviaires; • Revaloriser les terrains qui ne sont plus exploités; • Développer des ententes portant sur les modalités de gestion des activités ferroviaires : vitesse, chargement et horaires des trains, utilisation atténuée des signaux sonores et des freins; • Confectionner et réviser le plan de mesures d'urgence.
Intervenants	<ul style="list-style-type: none"> • Direction de l'urbanisme d'un arrondissement ou d'une ville; • Compagnies ferroviaires (CN, CFCP, Via Rail et autre, le cas échéant).



Élément 16.3 - Intermodalité ferroviaire

<p>Enjeux</p>	<p>Il est important que les activités liées aux nœuds intermodaux soient optimisées afin d'assurer l'efficacité des opérations et de minimiser les impacts négatifs dans un arrondissement ou une ville.</p> <p>D'une part, les terminaux intermodaux entre les trains de marchandises et les camions peuvent engendrer des volumes importants de circulation de transit, dans un arrondissement ou une ville.</p> <p>D'autre part, les gares intermodales de passagers interurbains doivent être bien raccordées au réseau de transport collectif et doivent être accessibles en automobile.</p>
<p>Données et sources</p>	<p>Les principales données sont disponibles auprès d'un arrondissement, d'une ville, de la Direction des transports ou des compagnies ferroviaires (CN ou CFCP) :</p> <ul style="list-style-type: none"> • les caractéristiques des gares, des terminaux intermodaux et des chemins d'accès; • les débits de circulation de camionnage; • la réglementation sur le camionnage.
<p>Analyses</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Évaluer l'adéquation des installations intermodales (aires et équipements de transbordement, stationnements incitatifs, etc.); • Évaluer l'accessibilité des nœuds intermodaux; • Évaluer l'impact des activités liées aux nœuds intermodaux (gares et terminaux) sur la circulation.
<p>Éléments d'intervention</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Réviser les parcours, les plages horaires des routes et les interdictions du plan de camionnage; • Soutenir la mise en place de conditions favorisant l'efficacité des opérations intermodales; • Optimiser les accès en transport collectif et aménager les accès, les dépose-minute et les stationnements incitatifs des principales gares de Via Rail.
<p>Intervenants</p>	<ul style="list-style-type: none"> • STM; • MTQ; • AMT; • Compagnies ferroviaires (CN et CFCP).



Élément 17.1 - Installations portuaires

Enjeux	<p>Un portrait des installations portuaires et des infrastructures qui y sont liées devrait être effectué. Ce portrait identifierait les éléments suivants : services et infrastructures portuaires en exploitation dans le territoire, besoins d'expansion et d'optimisation des activités portuaires, opportunités de revaloriser des terrains qui ne sont plus exploités (par ex. : les installations du Vieux-Port), nuisances liées aux activités et préoccupations de sécurité de tous les habitants face au transport des matières dangereuses.</p>
Données et sources	<p>Les principales données sont disponibles auprès d'un arrondissement, d'une ville ou de l'Administration portuaire de Montréal (APM) :</p> <ul style="list-style-type: none"> • le plan des installations portuaires; • le trafic portuaire (vrac solide, conteneur, hydrocarbures, etc.); • les projets d'expansion et d'optimisation des activités portuaires; • le plan de mesures d'urgence.
Analyses	<ul style="list-style-type: none"> • Dresser le bilan des installations portuaires existantes; • Évaluer la cohabitation entre le port et le milieu urbain; • Évaluer les conditions d'optimisation et de développement des activités portuaires; • Évaluer le potentiel de reconversion des terrains portuaires, en désuétude économique.
Éléments d'intervention	<ul style="list-style-type: none"> • Planifier l'aménagement du territoire pour les besoins des activités portuaires (expansion, périmètres de sécurité) et de reconversion d'espaces en désuétude économique; • Réviser la réglementation d'urbanisme des zones limitrophes au port; • Prévoir des mesures d'atténuation des nuisances du port; • Prévoir des mesures de réduction de bruit et de nuisances; • Aménager des zones tampons.
Intervenants	<ul style="list-style-type: none"> • MTQ; • APM; • Transports Canada.



Élément 17.2 - Activités portuaires et intermodales

Enjeux	Les activités en lien avec l'exploitation du port, notamment le transport des biens par trains ou par camions, sont essentielles, mais potentiellement source de nuisances.
Données et sources	<p>Les principales données sont disponibles auprès d'un arrondissement, d'une ville ou de l'APM :</p> <ul style="list-style-type: none"> • l'accessibilité terrestre (réseau de camionnage, lignes ferroviaires, contraintes fonctionnelles); • les activités ferroviaires en lien avec les activités portuaires; • les opérations intermodales; • les projets portuaires; • les débits de camionnage liés aux activités portuaires; • les plaintes liées aux activités portuaires; • le plan de camionnage.
Analyses	<ul style="list-style-type: none"> • Identifier et caractériser la circulation du camionnage en interface avec le port et ses impacts (actuels et futurs); • Identifier et caractériser la circulation ferroviaire en interface avec le port et ses impacts (actuels et futurs); • Identifier les équipements, les emprises ou les voies qui ne sont plus exploités et faisant l'objet d'une requalification d'usage; • Identifier et caractériser les installations et les accès aux services de passagers par eau (ex. traversier de l'Île Bizard); • Évaluer les besoins pour les services de passagers par eau (traverses fluviales, etc.).
Éléments d'intervention	<ul style="list-style-type: none"> • Améliorer la fonctionnalité du réseau routier supérieur, des accès au port et des autres services de transport par eau; • Réviser le plan de camionnage (entre autres, le projet de modernisation de la rue Notre-Dame); • Prévoir des mesures d'atténuation des nuisances induites par les accès routiers au port; • Développer des ententes avec les compagnies ferroviaires et le port pour réduire les nuisances des opérations ferroviaires liées au port (horaires, vitesse, etc.); • Évaluer la maximisation des retombées de l'activité portuaire sur l'économie locale.
Intervenants	<ul style="list-style-type: none"> • Service d'urbanisme; • Arrondissements ou villes limitrophes; • MTQ; • Association du camionnage du Québec; • Transports Canada; • APM; • Compagnies ferroviaires (CN, CFCP et autre, le cas échéant).



Élément 17.3 - Installations aéroportuaires et intermodales

Enjeux	L'aéroport international Montréal-Trudeau dessert la plus grande partie des services aériens dans la région de Montréal, alors que les aéroports de Mirabel et de Saint-Hubert se sont dotés de vocations particulières. La vitalité de l'activité économique aéroportuaire régionale repose sur l'efficacité des installations et des services aéroportuaires, de même que sur les accès de transport à l'aérogare.
Données et sources	<p>Les principales données sont disponibles auprès d'un arrondissement, d'une ville ou d'Aéroport de Montréal (ADM) :</p> <ul style="list-style-type: none"> • le plan des infrastructures aéroportuaires et des accès de transport; • la vocation des installations (entretien, aérogare, stationnement); • le trafic aérien (passagers, marchés, fret); • l'accessibilité terrestre des installations; • les projets de développement aéroportuaire.
Analyses	<ul style="list-style-type: none"> • Dresser le portrait des installations et des activités aéroportuaires; • Caractériser et évaluer les infrastructures et les services de transport d'accès à l'aéroport; • Bonifier les projets d'infrastructures d'accès à l'aéroport (échangeur Dorval, navette aéroportuaire, accès en transport collectif); • Dresser le portrait de l'industrie du fret aérien et de son potentiel de développement; • Évaluer les enjeux liés au développement aéroportuaire; • Évaluer la maximisation des retombées de l'activité aéroportuaire sur l'économie locale.
Éléments d'intervention	<ul style="list-style-type: none"> • Bonifier et apporter un complément aux projets d'amélioration de l'accessibilité terrestre à l'aéroport; • Intégrer les projets de transport collectif et de navette aéroportuaire; • Prévoir un plan de développement économique associé à l'aéroport.
Intervenants	<ul style="list-style-type: none"> • Direction des transport; • MTQ; • AMT; • ADM; • Transports Canada.



Élément 17.4 - Activités aéroportuaires

Enjeux	Les activités en lien avec l'exploitation de l'aéroport sont à la fois essentielles et potentiellement nuisibles. Pour des raisons de sécurité des vols et du confort des citoyens, la compatibilité des activités et de l'utilisation du sol des zones limitrophes avec celles de l'aéroport doit être assurée. Les activités économiques associées à la présence de l'aéroport, notamment les services aux voyageurs et le transport des marchandises, ont des retombées économiques importantes pour les arrondissements et les villes limitrophes.
Données et sources	Les principales données sont disponibles auprès d'un arrondissement, d'une ville ou d'ADM : <ul style="list-style-type: none"> • le portrait du climat sonore; • les autres impacts sur l'environnement (air, drainage, etc.); • les périmètres de sécurité (hauteur des bâtiments, zones interdites).
Analyses	<ul style="list-style-type: none"> • Évaluer les impacts et les contraintes des diverses activités aéroportuaires auprès d'un arrondissement; • Évaluer l'accessibilité d'un arrondissement ou d'une ville à l'égard de l'aéroport.
Éléments d'intervention	<ul style="list-style-type: none"> • Assurer la gestion du climat sonore, réviser les règlements d'urbanisme des zones limitrophes, développer des ententes avec ADM pour gérer les arrivées et départs d'avions; • Implanter des mesures de sécurité nécessaires aux activités aéroportuaires (périmètres de sécurité, hauteur des bâtiments); • Améliorer l'accessibilité à l'aéroport par des services de transport en commun et par l'autoroute; • Modifier les infrastructures routières visant à atténuer l'impact de la circulation générée par les activités aéroportuaires.
Intervenants	<ul style="list-style-type: none"> • Direction des transport; • Service d'urbanisme; • STM; • AMT; • ADM; • Transports Canada.



Annexes



A. Intervenants

Intervenants institutionnels :

- Arrondissements ou villes;
- Services centraux : Service du développement et des opérations (SDO), dont la Direction des transports, la Direction des grands parcs et du verdissement, la Direction de l'habitation et la Direction du développement économique et urbain;
- Services d'urgence : Service de police de la Ville de Montréal (SPVM), Service de sécurité incendie de Montréal (SSIM), Urgences Santé, Centre de sécurité civile (CSC);
- Société de transport de Montréal (STM), Agence métropolitaine de transport (AMT), Autorités organisatrices de transport (AOT);
- Ministères : ministère des Transports du Québec (MTQ); ministère des Affaires municipales, des Régions et de l'Occupation du Territoire (MAMROT), ministère de la Sécurité publique,
- Société de l'assurance automobile du Québec (SAAQ);
- Administration portuaire de Montréal (APM), Aéroport de Montréal (ADM);
- Société en commandite Stationnement de Montréal;
- Centres de gestion des déplacements (CGD);
- Communauté métropolitaine de Montréal (CMM);
- Établissements scolaires : Commissions scolaires, écoles (primaires et secondaires) et établissements postsecondaires (cégeps, centres de formation professionnels, universités, etc.);
- Établissements de santé (centres hospitaliers, CLSC, etc.), Direction de la santé publique;
- Lieux de culte;
- Centres communautaires et de loisirs, équipements sportifs, équipement culturels, etc.;
- Etc.

Groupes de citoyens, associations et autres organismes :

- Groupes de citoyens : voisinage, quartier, ensemble d'un arrondissement ou d'une ville;
- Personnes âgées;
- Organisme de promotion des modes de transports collectif et actif : Transport 2000, Vélo Québec, Conseil régional de l'environnement de Montréal, Association des transports du Canada (ATC), Association québécoise du transport et des routes (AQTR), Association mondiale de la route (AIPCR), etc.;
- Organisme de promotion de l'accessibilité universelle : Regroupement des organismes de promotion du Montréal métropolitain (ROPMM), Société Logique, etc.;
- Entreprises, grands employeurs, chambres de commerce, associations de commerçants, centres locaux de développement (CLD), corporations de développement économique et communautaire (CDEC), etc.;
- Etc.



B. Exemple de table des matières pour le rapport d'étape portant sur le portrait/diagnostic

1.	Introduction.....	
1.1	Contexte.....	
1.2	Mandat de l'étude.....	
1.3	Vision et objectifs du <i>Plan de transport de Montréal</i>	
1.4	Présentation du document	
2.	Caractéristiques du territoire à l'étude	
2.1	Localisation et utilisation du sol	
2.2	Population	
2.2.1	Répartition et densité.....	
2.2.2	Motorisation des ménages.....	
2.3	Activités économiques et emplois	
2.4	Établissements institutionnels	
2.5	Synthèse et diagnostic des caractéristiques d'un arrondissement ou d'une ville	
3.	Mobilité des personnes et des biens	
3.1	Mobilité des personnes	
3.1.1	Déplacements à destination d'un arrondissement ou d'une ville	
3.1.2	Les déplacements en provenance d'un arrondissement ou d'une ville.....	
3.1.3	Analyse détaillée des déplacements dans un territoire à l'étude	
3.1.4	Autres facteurs expliquant le choix modal de déplacements	
3.1.5	Déplacements traversant le territoire d'un arrondissement ou d'une ville.....	
3.2	Mobilité des biens	
3.3	Synthèse et diagnostic de la mobilité des personnes et des biens	
4.	Conditions de déplacements	
4.1	Réseau routier.....	
4.1.1	Structure du réseau	
	Hiérarchie	
	Discontinuités	
4.1.2	Conditions de circulation routière	
	Principaux constats	
	Synchronisation des axes artériels	
4.1.3	Problématique du transit à travers des secteurs résidentiels.....	
4.2	Transport en commun	
4.2.1	Réseau de surface de la STM	
	Couverture du service	
	Problématiques particulières	
	Mesures préférentielles pour autobus	
	Intermodalité du métro et des trains de banlieue.....	
4.2.2	Métro	
4.2.3	Trains de banlieue (AMT)	
4.2.4	Gestion de la demande des déplacements.....	
4.2.5	Problématiques mentionnées par les citoyens ou les entreprises	
4.2.6	Bilan du transport en commun.....	



4.3	Stationnement sur rue	
4.3.1	Réglementation de stationnement sur rue	
4.3.2	Réglementation d'urbanisme	
4.3.3	Problématiques mises en évidence par les relevés	
4.4	Modes actifs	
4.4.1	Réseau piétonnier.....	
4.4.2	Réseau cyclable	
4.5	Sécurité de la circulation	
4.5.1	Nombre d'accidents	
4.5.2	Lieux d'accidents	
4.6	Notion de modération de la circulation	
4.6.1	Effets de la modération de la vitesse sur la sécurité.....	
4.6.2	Dispositifs de modération de la circulation existants.....	
4.6.3	Notion de <i>quartier vert</i>	
4.6.4	Dispositifs de modération de la circulation implantés dans un arrondissement ou une ville	
4.6.5	Principes et dispositifs de modération de la circulation.....	
	Principes directeurs	
	Limitations de vitesses aux abords des écoles, parcs et garderies	
	Sécurisation des abords des établissements scolaires.....	
	Modération de vitesse et de transit dans les quartiers résidentiels	
4.7	Camionnage	
5.	Synthèse des problématiques de transport et pistes de solutions	
5.1	Conditions actuelles	
5.2	Contraintes et opportunités anticipées	
5.2.1	Projets de développement urbain	
5.2.2	Principaux projets d'infrastructures et de services de transports	
	Transport en commun	
	Modes actifs.....	
	Réseau routier	
	Autres	
5.2.3	Enjeux futurs de transport.....	
5.3	Pistes de solutions.....	
5.3.1	Promotion du transport en commun.....	
5.3.2	Promotion et sécurisation des modes actifs.....	
5.3.3	Modération de la circulation dans les secteurs résidentiels	
5.3.4	Cohabitation harmonieuse des activités économiques et des milieux de vie	
5.3.5	Gestion de la demande de transport.....	
5.3.6	Amélioration de l'efficacité et de la qualité du réseau routier	



C. Exemple de table des matières pour le rapport d'étape portant sur le Plan d'intervention

1	Introduction.....	
1.1	Mandat et objectifs	
1.2	Démarche d'un PLD	
1.3	Plan du document.....	
2	Contexte de planification	
2.1	<i>Vision</i> et objectifs stratégiques du <i>Plan de transport de Montréal</i>	
2.2	Cibles d'intervention et actions du <i>Plan de transport de Montréal</i>	
3	Stratégies d'intervention et projets	
3.1	Transports collectif et actif	
3.1.1	Augmenter l'offre de transport en commun.....	
3.1.2	Favoriser les usages collectifs de l'auto et la gestion des déplacements	
3.1.3	Améliorer les conditions de déplacements à pied	
3.1.4	Favoriser l'usage du vélo	
3.2	Sécurité des déplacements et qualité de vie	
3.2.1	Conjuguer sécurité et qualité de vie.....	
3.2.2	Gérer le déplacement des camions	
3.3	Réseau routier et stationnement.....	
3.3.1	Optimiser l'utilisation du réseau routier	
3.3.2	Réviser la gestion du stationnement.....	
4	Mise en œuvre et suivi	
4.1	Plan d'action prioritaire	
4.2	Coûts, financement et échéancier de mise en œuvre	
4.4	Suivi et révision d'un PLD.....	
4.2.1	Bilan annuel	
4.2.2	Indicateurs de suivi	
4.2.3	Révision d'un PLD	
4.2.4	Autres éléments de mise en œuvre et de suivi	



D. Le partage des compétences¹⁵ à l'égard du réseau cyclable dans le territoire de l'agglomération de Montréal

Le partage des compétences

À l'heure actuelle, le partage des compétences et des responsabilités concernant la planification, l'aménagement et le financement de nouvelles voies cyclables implique plusieurs instances décisionnelles. Chacune d'elles intervient en fonction du territoire où se trouve l'aménagement cyclable projeté. Elles peuvent également agir en fonction d'une compétence qui a déjà fait l'objet d'une attribution par décret ou autrement. C'est le cas notamment du réseau cyclable actuel et projeté de l'île de Montréal identifié au *Plan de transport* approuvé par le conseil d'agglomération, le 18 juin 2008. Ce réseau a fait l'objet d'un règlement du conseil d'agglomération modifiant l'annexe du *Décret concernant l'agglomération de Montréal* (D1229-2005, 8 décembre 2005, réseau cyclable) identifié dans le *Plan d'urbanisme de Montréal*, lequel relève de la compétence de l'agglomération de Montréal.

D.1 - L'agglomération

Tel que mentionné, la réalisation de tout nouvel aménagement cyclable situé sur le réseau cyclable, tel qu'il apparaît dans le *Plan de transport*, relève de la compétence du conseil d'agglomération, peu importe que le territoire traversé soit celui d'une ville reconstituée ou d'un arrondissement.

Toutefois, le conseil d'agglomération pourrait déléguer, au conseil de la Ville, l'aménagement et l'entretien de ce réseau. Par la suite, conformément à l'article 49 de la *Loi sur l'exercice de certaines compétences municipales dans certaines agglomérations* (L.R.Q., c.E-20.001), le conseil de la Ville peut subdéléguer cette compétence aux conseils d'arrondissement, selon les règles prévues par la *Charte de la Ville de Montréal*. Les trois paliers pourraient aussi assumer conjointement la responsabilité financière.

D.2 - La Ville de Montréal

Exception faite du réseau cyclable qui relève du conseil d'agglomération, la Ville de Montréal a autorité en matière de planification du réseau cyclable dans le territoire des arrondissements. Cette compétence inclut tout le volet réalisation, mise en œuvre et financement des projets cyclables.

Ceci étant dit, le conseil de la Ville pourrait décider de déléguer, par voie réglementaire, en tout ou en partie, sa compétence concernant les pistes cyclables aux conseils d'arrondissement. Par exemple, la Ville pourrait conserver la planification et le financement du réseau cyclable et déléguer l'aménagement et l'entretien de celui-ci. Le financement pourrait aussi être concurrent puisqu'en vertu de l'article 146.1 de la *Charte de la Ville de Montréal*, le conseil d'un arrondissement peut adopter un règlement d'emprunt pour financer une dépense découlant de l'exercice d'un pouvoir délégué en vertu de l'article 186 de l'annexe C de la Charte.

¹⁵ Cette section du texte est une vulgarisation des lois et des règlements en vigueur et ne constitue pas un avis légal officiel. Elle a été rédigée par la Direction des transports pour servir les fins didactiques de ce guide technique.



D.3 - Les arrondissements

L'entretien (nettoyage, remplacement de la signalisation, réfection de la chaussée, marquage) relève de la compétence des arrondissements pour toutes les voies cyclables en bordure de rue, qu'il s'agisse de rues appartenant au réseau de voirie locale ou artérielle et pour toutes celles traversant les parcs dont l'entretien est à leur charge (parcs d'arrondissement et parcs dont l'entretien a été délégué aux arrondissements par le *Règlement intérieur sur la délégation de pouvoirs du conseil de la ville aux conseils d'arrondissement* (02-002).

Enfin, ce sont aussi les arrondissements qui sont chargés de fixer les périodes d'ouverture et de fermeture saisonnières des voies cyclables.

D.4 - Les villes liées

En raison d'une plus grande autonomie, les villes liées disposent davantage de pouvoirs à l'égard du réseau cyclable. Exception faite du réseau cyclable qui relève du conseil d'agglomération, la planification, l'aménagement l'entretien et le financement de toutes autres voies cyclables incombent à chaque ville liée.

Tableau D – Répartition des compétences à l'égard du réseau cyclable dans le territoire de l'agglomération de Montréal

Responsabilités	Arrondissements	Villes liées	Services corporatifs (Ville de Montréal)	Agglomération
Planification et réalisation				
- Réseau cyclable actuel et projeté de l'île de Montréal identifié au <i>Plan de transport</i> approuvé par le conseil d'agglomération, le 18 juin 2008 ¹⁶				√
- Réseau de rues locales		√	√	√
- Réseau artériel		√	√	√
- Parcs et espaces verts		√	√	√
- Grands parcs			√	√
Mise aux normes et réfection		√		√
Entretien	√	√		

¹⁶ Le réseau cyclable actuel et projeté de l'île de Montréal identifié au *Plan de transport* approuvé par le conseil d'agglomération, le 18 juin 2008, remplace le « réseau cyclable pan-montréalais » tel qu'il apparaît dans le *Plan d'urbanisme de Montréal* (2004). Il se compose d'axes cyclables déjà existants et proposés qui traversent ou relient plusieurs arrondissements ou villes liées.



E. Centres de gestion des déplacements (CGD) de Montréal

Les CGD de Montréal (Mobiligo, CGD Saint-Laurent et Voyagez Futé) sont des organismes financés en partie par le MTQ pour offrir des solutions alternatives à l'auto-solo, tant auprès des employeurs qu'auprès des municipalités et arrondissements.

Ayant pour mission la diminution générale de la dépendance à l'automobile et le développement de partenariats visant l'amélioration des conditions de déplacements sur leur territoire d'intervention, leur principal rôle est d'implanter auprès des employeurs de leur territoire des programmes visant à encourager les déplacements alternatifs à l'automobile des employés (déplacements domicile-travail, déplacements professionnels, déplacements des étudiants des institutions d'enseignement postsecondaire).

Le programme-employeur *Allégo*, développé par l'AMT pour offrir des alternatives à l'auto-solo pour les déplacements des travailleurs, et le programme *Accès-vélo* (implantation de vélos en libre-service sur le lieu d'emploi), sont des exemples de programmes proposés par les CGD.

Coordonnées :



Mobiligo – Centre de gestion des déplacements

3510A, avenue Lacombe
Montréal (Québec) H3T 1M1
Tél. : 514.739.0463
Télec. : 514.739.5068
Courriel : info@mobiligo.ca
Site Web : <http://mobiligo.ca/>



Voyagez Futé

393, rue Saint-Jacques, #CT 230
Montréal (Québec) H2Y 1N9
Tél. : 514.843.9122
Télec. : 514.842.9309
Courriel : info@voyagezfute.ca
Site Web : <http://www.voyagezfute.ca/>



DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE SAINT-LAURENT
CENTRE DE GESTION DES DÉPLACEMENTS

Développement économique Saint-Laurent

710, rue Saint-Germain
Saint-Laurent (Québec) H4L 3R5
Tél. : 514.855.6000, poste 4827
Télec. : 514.855.5739
Courriel : aline.berthe@destl.ca
Site Web : <http://www.destl.ca>



F. Références

- AGENCE MÉTROPOLITAINE DE TRANSPORT, *Enquête origine-destination*, 2008.
- AGENCE MÉTROPOLITAINE DE TRANSPORT, *Programme triennal d'immobilisations 2010/2011/2012*, 2009.
- AGENCE MÉTROPOLITAINE DE TRANSPORT, *Plan stratégique de déplacements du transport métropolitain*, document synthèse, 2003.
- ARRONDISSEMENT DU PLATEAU-MONT-ROYAL, *Plan de déplacement urbain du Plateau-Mont-Royal 2009-2024 : Se réapproprier le quartier*, 2009.
- ARRONDISSEMENT DU PLATEAU-MONT-ROYAL, *Portrait et diagnostic des déplacements*, 2008.
- ASSOCIATION DES TRANSPORTS DU CANADA, *Guide canadien d'aménagement de rues conviviales*, 1998.
- ASSOCIATION DES TRANSPORTS DU CANADA, *Guide canadien des études de sécurité des routes en service*, 2004.
- ASSOCIATION MONDIALE DE LA ROUTE, *Manuel de sécurité routière*, 2003.
- CENTRE D'ÉTUDES SUR LES RÉSEAUX, LES TRANSPORTS, L'URBANISME ET LES CONSTRUCTIONS PUBLIQUES, *La concertation dans les PDU : Pourquoi? Avec qui? Comment?*, France, 2003.
- COMMUNAUTÉ MÉTROPOLITAINE DE MONTRÉAL, *Projet de schéma métropolitain d'aménagement et de développement*, 2005.
- CONSEIL RÉGIONAL DE L'ENVIRONNEMENT DE MONTRÉAL, *Guide d'aménagement en fonction des modes de transport durable*, 2003.
- CONSEIL RÉGIONAL DE L'ENVIRONNEMENT DE MONTRÉAL, *Huit principes pour construire la ville du transport durable*, 2003.
- CONSEIL RÉGIONAL DE L'ENVIRONNEMENT DE MONTRÉAL, *L'apaisement de la circulation à Montréal. Une solution pour améliorer la qualité de vie dans les rues résidentielles*, 2007.
- DIRECTION RÉGIONALE DE L'ÉQUIPEMENT EN ÎLE-DE-FRANCE, *Élaborer un Plan local de déplacements*, France, 2002.
- DIRECTION RÉGIONALE DE L'ÉQUIPEMENT EN ÎLE-DE-FRANCE, *Plan de Déplacements Urbains de la Région Île-de-France*, France, 2000.
- DIRECTION DE SANTÉ PUBLIQUE DE MONTRÉAL, *Distribution géographique des blessés de la route sur l'île de Montréal (1999-2003) - Cartographie pour les 27 arrondissements*, 2005.
- MINISTÈRE DE L'ÉQUIPEMENT ET DES TRANSPORTS, *Comment prendre en compte le transport des marchandises quand on élabore et qu'on met en œuvre un plan communal de mobilité*, Région Wallonne, Belgique, 2003.



- MINISTÈRE DES AFFAIRES MUNICIPALES ET DE LA MÉTROPOLE, *Cadre d'aménagement et orientations gouvernementales, Région métropolitaine de Montréal 2001-2021*, 2001.
- MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC, *Tome 1 - Conception routière*, 2009.
- MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC, *Tome 5 - Signalisation routière*, 2009.
- MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC, *Étude sur les générateurs de transport de marchandises dans la région de Montréal*, 2006.
- MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC, *Enquête sur le camionnage*, 1999.
- MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC, *Plan de gestion des déplacements, Région métropolitaine de Montréal, Pour une décongestion durable*, 2001.
- MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC, *Politique de sécurité dans les transports 2001-2005 - Volet routier*, 2001.
- SOCIÉTÉ DE TRANSPORT DE MONTRÉAL, *Guide d'aménagement pour le transport en commun*, 2007.
- SOCIÉTÉ DE TRANSPORT DE MONTRÉAL, *Plan de développement des réseaux de la STM*, 2007.
- VÉLO QUÉBEC, *Guide technique d'aménagement des voies cyclables*, 2003.
- VÉLO QUÉBEC, *Aménagements en faveur des piétons et des cyclistes*, guide technique, 2009.
- VICTORIA TRANSPORT POLICY INSTITUTE, *TDM Encyclopedia*, Canada, 2009.
- VILLE DE MONTRÉAL, *Carte du réseau cyclable actuel et projeté de l'Île de Montréal*, 2007.
- VILLE DE MONTRÉAL, *Carte du réseau blanc : le réseau cyclable d'hiver*, 2007.
- VILLE DE MONTRÉAL, *Exigences en matière d'études d'impact sur les déplacements, version 6.1*, 2009.
- VILLE DE MONTRÉAL, *Plan d'urbanisme de Montréal*, 2004.
- VILLE DE MONTRÉAL, *Plan de transport de Montréal*, 2008.
- VILLE DE MONTRÉAL, *Premier plan stratégique de développement durable de la collectivité montréalaise - Phase 2007-2009*, 2007.
- VILLE DE MONTRÉAL, *Guide d'aménagement durable des rues de Montréal – Les quartiers verts : Le mode d'emploi*, à paraître en 2011.
- VILLE DE MONTRÉAL, *Réseau de camionnage routier – Carte du réseau de camionnage*, 2001.
- VIVRE EN VILLE, *Vers des collectivités viables*, 2004.
- VOYAGEZ FUTÉ, *Les plans locaux de déplacements – Guide 1 de la théorie à l'action, Regard international*, 2009.



G. Sigles

ADM :

Aéroport de Montréal

AIPCR :

Association mondiale de la route

AMT :

Agence métropolitaine de transport

AOT :

Autorités organisatrices de transport

APM :

Administration portuaire de Montréal

AQTR :

Association québécoise du transport et des routes

ATC :

Association des transports du Canada

CDEC :

Corporation de développement économique et communautaire

CFCP :

Chemin de fer Canadien Pacifique

CGD :

Centres de gestion des déplacements

CLD :

Centre local de développement

CMM :

Communauté métropolitaine de Montréal

CN :

Canadian National

CP :

Canadien Pacifique

CSC :

Centre de sécurité civile

CUM :

Communauté urbaine de Montréal

DAUSE :

Direction de l'aménagement urbain et des services aux entreprises

MAMM :

Ministère des Affaires municipales et de la métropole

MAMROT :

Ministère des Affaires municipales, des Régions et de l'Occupation du Territoire

MPB :

Mesures prioritaires pour autobus

MTQ :

Ministère des transports du Québec

OBNL :

Organisme à but non lucratif

PDQ :

Poste de quartier

PLD :

Plan local de déplacements

ROPMM :

Regroupement des organismes de promotion du Montréal métropolitain

SAAQ :

Société de l'assurance automobile du Québec

SDO :

Service du développement et des opérations

SPVM :

Service de police de la Ville de Montréal

SSIM :

Service de sécurité des incendies de Montréal

STM :

Société de transport de Montréal





ville.montreal.qc.ca

