



# PLD

## Plan Local de Déplacements Montréal-Nord

*Document final*



**CIMA** M03497A | Avril 2016  
Partenaire de choix

Montréal-Nord  
**Montréal** 



# ÉQUIPE DE RÉALISATION

## CIMA+

Geneviève Lefebvre, ing.  
Marina Fressancourt, géog., M.Urb.  
Chantal Dagenais, ing.  
Geneviève Pharand, ing.  
Guillaume Bertrand, ing. jr  
Chloé Lalancette, tech. dess., graphiste

## Acertys

Lindsay Wiginton, Acertys  
Pauline Lambton, Acertys  
Jacques Bénard, Acertys

## AMT

Floriane Vayssières, AMT

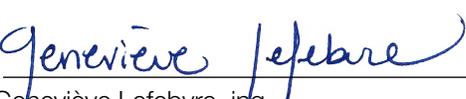
## Ville de Montréal

Édith Janisse, Ville de Montréal  
Denis Charland, Ville de Montréal  
Pierre Thouin, Ville de Montréal  
Gilles Dufort, Ville de Montréal  
Monica Ricourt, Ville de Montréal  
Alain Legault, Ville de Montréal  
Yannick Malouin, Ville de Montréal  
Marie-Pier Boutin, Ville de Montréal  
Hugues Chantal, Ville de Montréal  
Guillaume Longchamps, Ville de Montréal

## STM

Jonathan Harou, STM  
Jacinthe Clossey, STM

Préparé par :   
Marina Fressancourt, géog. M.Urb.

Validé par :   
Geneviève Lefebvre, ing.  
*Ingenieure / No membre : 114972*

## REGISTRE DES ÉMISSIONS ET RÉVISIONS ANTÉRIEURS

IDENTIFICATION	DATE	DESCRIPTION DE L'ÉMISSION ET/OU RÉVISION
E01	21 juillet 2015	Version préliminaire
E02	7 août 2015	Version finale
E03	28 octobre 2015	Version finale pour commentaires
E04	20 novembre 2015	Version finale avec mise à jour l'enquête OD





# TABLE DES MATIÈRES

<b>Table des matières</b> .....	5
<b>1 Introduction</b> .....	13
1.1 Contexte .....	13
1.2 Mandat de l'étude .....	14
1.3 Objectifs du Plan local de déplacements .....	15
1.4 Axes d'intervention du Plan local de déplacements .....	15
1.5 Importance de la consultation.....	16
<b>2 Faits saillants de l'étude du portrait et diagnostic</b> .....	21
2.1 Synthèse de la caractérisation du territoire.....	21
2.1.1 Localisation géographique .....	21
2.1.2 Profil sociodémographique .....	22
2.1.3 Revenus et dépenses des ménages .....	22
2.1.4 Pôle générateurs .....	22
2.2 Synthèse de la mobilité des personnes.....	24
<b>3 Mesures d'interventions proposées : fiches techniques</b> .....	26
3.1 Réflexion sur les interventions.....	26
3.2 Présentation des fiches d'interventions .....	26
<b>4 Axe 1 : Transports collectifs et actifs</b> .....	29
4.1 Présentation des faits-saillants du portrait et du diagnostic .....	29
4.1.1 Transport collectif .....	29
4.1.2 Marche .....	30
4.1.3 Vélo .....	31
4.2 Projets inscrits dans les plans stratégiques et d'immobilisations de la STM et de l'AMT.....	32
4.3 Interventions – transports collectifs et actifs.....	33
<b>5 Axe 2 : Sécurité des déplacements et qualité de vie</b> .....	61
5.1 Présentation des faits-saillants du portrait et du diagnostic .....	61
5.1.1 Sécurité routière .....	61
5.1.2 Modération de la vitesse – qualité de vie .....	61
5.1.3 Gestion de la demande.....	62
5.2 Interventions – sécurité des déplacements et qualité de vie .....	63

<b>6. Axe 3 : Réseau routier et stationnement</b> .....	99
6.1 Présentation des faits-saillants du portrait et du diagnostic .....	99
6.1.1 Hiérarchie du réseau routier .....	99
6.1.2 Identification des problématiques de congestion.....	100
6.1.3 Réseau de camionnage .....	100
6.1.4 Stationnement .....	102
6.2 Interventions – Réseau routier et stationnement.....	102
<b>7. Mise en œuvre et suivi</b> .....	113
7.1 Suivi et révision du Plan local de déplacements .....	113
7.1.1 Indicateurs de suivi .....	113
7.1.2 Bilan et révision du Plan local de déplacements .....	113

## LISTE DES FIGURES

Figure 1-1 : Axes d'intervention du Plan local de déplacements.....	16
Figure 1-2 : Étapes de la démarche de consultation .....	16
Figure 1-3 : Lieux des rencontres.....	17
Figure 2-1 : Localisation de l'arrondissement Montréal-Nord.....	21
Figure 2-2 : Principaux pôles générateurs de déplacements .....	23
Figure 2-3 : Synthèse des déplacements en PPAM.....	24
Figure 2-4 : Nombre d'autos par logis de différents arrondissements de Montréal .....	25
Figure 3-1 : Exemple de fiche .....	27
Figure 4-1 : Présentation de l'offre de transport collectif et actif .....	29
Figure 6-1 : Structure du réseau routier et franchissement .....	101



## LISTE DES PHOTOS

Photographie 1-1 : Atelier du 15 décembre 2014 .....	18
Photographie 1-2 : Atelier du 15 décembre 2014 - suite.....	18
Photographie 1-3 : Soirée d'échanges du 25 février 2015 .....	19
Photographie 1-4 : Soirée d'échanges du 25 février 2015 - mot de bienvenue du maire.....	19
Photographie 4-1 : Traverse difficile des piétons au niveau des axes structurants - exemple du boulevard Pie-IX.....	31
Photographie 4-2 : Franchissement sauvage de la voie ferrée (ouverture de la clôture) .....	31
Photographie 4-3 : Stationnements vélos non sécuritaires – Parc Aimé-Léonard .....	32
Photographie 4-4 : Stationnements vélos au niveau de la Maison de la Culture .....	32



# MOT DE LA MAIRESSE SUPPLÉANTE



Après deux ans d'échanges, de consultations publiques, de concertation avec les organismes du milieu et de collaboration avec nos partenaires de première ligne (SPVM, STM, Ville de Montréal, etc.), l'arrondissement de Montréal-Nord arrive au terme du processus d'adoption de son Plan local de déplacements (PLD).

Les citoyens se sont exprimés tout au long de la démarche pour nous faire part de leurs besoins et préoccupations en matière de sécurité des déplacements et de mobilité. En proposant 30 actions à mettre en œuvre par l'arrondissement et ses partenaires, le PLD tente de répondre à leurs attentes. Avec le PLD, l'arrondissement se donne le défi d'assurer un meilleur partage de la rue entre les différents usagers pour que Montréal-Nord soit reconnu comme un milieu de vie accueillant, sécuritaire, agréable et inclusif.

La mobilité et la sécurité des déplacements sont des éléments importants de notre quotidien et contribuent à l'appropriation de nos quartiers, à la vitalité de nos commerces et à un développement urbain durable. C'est pourquoi, au-delà des bonnes intentions du PLD, Montréal-Nord va se donner les moyens de le mettre en œuvre et ainsi contribuer, aujourd'hui et demain, à l'amélioration de la qualité de vie de ses citoyens. Plus qu'une fin, il s'agit en fait d'un commencement.

Chantal Rossi

Mairesse suppléante de l'arrondissement de Montréal-Nord



# 1 INTRODUCTION

## 1.1 Contexte

L'arrondissement Montréal-Nord, situé dans la partie nord-est de l'île de Montréal, compte plus de 83 600 résidents. Il s'agit donc du dixième arrondissement le plus peuplé de la ville de Montréal (sur 19 arrondissements). Il représente 4,5 % de la population de l'agglomération montréalaise, ce qui le positionne comme un important secteur de l'île. Montréal-Nord compte à la fois une population très jeune (18 % des résidents ont moins de 14 ans versus 15 % pour l'ensemble de Montréal), et une population vieillissante importante (20 % de la population a 65 ans et plus versus 15 % pour Montréal). Montréal-Nord compte également une importante population immigrante provenant principalement d'Haïti, d'Italie et du Maroc. Sur une superficie de 11 km<sup>2</sup>, Montréal-Nord offre un réseau de 183 kilomètres de rues (dont 40 km appartenant au réseau artériel). L'arrondissement compte un grand nombre de petites et moyennes entreprises industrielles et de petits commerces répartis sur l'ensemble du territoire ainsi que plusieurs centres commerciaux d'importance localisés sur les boulevards Henri-Bourassa, Pie-IX, Léger et sur la rue Charleroi. L'arrondissement Montréal-Nord compte également une vingtaine de parcs, trois arénas, quatre bibliothèques ainsi qu'une maison culturelle et communautaire pour la population.

De par sa position géographique au nord de l'île, Montréal-Nord joue un rôle de porte d'entrée à partir de Laval et de la couronne Nord vers Montréal. Par contre, cette position engendre des débits élevés observés sur les axes Pie-IX, Saint-Michel, Lacordaire, Henri-Bourassa, Léger et Maurice-Duplessis dépassent les capacités disponibles aux périodes de pointe et qui débordent sur les axes secondaires. Combinée à la croissance actuelle de sa population et de son activité économique, cette situation se traduit au fil des ans par une augmentation des conflits entre les déplacements de transit et les déplacements locaux. Cette situation fait partie de la réflexion associée au Plan local de déplacements de l'arrondissement.

En 2008, la Ville de Montréal adoptait son Plan de transport. À l'échelle locale, le Plan local de déplacements (PLD) fait écho à la vision adoptée par la Ville, avec un accent plus spécifique pour répondre aux particularités du milieu et aux besoins des résidents des arrondissements, comme Montréal-Nord. Le Plan local de déplacements est un instrument de planification découlant d'une forte démarche de concertation. Il permet de définir les stratégies d'intervention pour améliorer les conditions de déplacements des personnes et des marchandises, mais également de maintenir, voire améliorer, la qualité de vie des résidents. Le Plan local de déplacements vise également à faire le point sur les déplacements afin d'optimiser les conditions de circulation, de diminuer le transit à travers le territoire et d'améliorer significativement la sécurité des déplacements, et ce, peu importe le mode. Le Plan local de déplacements traite des plans d'interventions pour l'ensemble des modes de transport de biens et de marchandises présents dans l'arrondissement. Il établit également les échéanciers, les modes de financement ainsi que les coûts sommaires des actions à mettre en œuvre. Le Plan local de déplacements est un document officiel qui sera adopté à la fin du mandat par le Conseil d'arrondissement. Il traduit la volonté politique des moyens à prendre pour répondre aux préoccupations liées aux déplacements tout en tenant compte des territoires environnants.

## 1.2 Mandat de l'étude

Le Plan local de déplacements est un instrument de planification découlant d'une forte démarche de concertation. Il permettra de définir les stratégies d'intervention pour améliorer les conditions de déplacements des personnes et des marchandises, mais également de maintenir, voire d'améliorer la qualité de vie des résidents.

L'arrondissement de Montréal-Nord s'est doté d'une vision dans le cadre de son Plan stratégique 2010-2015-2020. Celle-ci est également applicable au Plan local de déplacements :

Pour réaliser pleinement sa mission, l'arrondissement de Montréal-Nord entend :

- › Jouer un rôle prépondérant dans le développement et l'utilisation du territoire, de concert avec ses partenaires institutionnels, communautaires et privés;
- › Faire preuve de transparence, d'efficacité et d'efficience dans ses pratiques de gestion;
- › Favoriser une saine gestion financière, adaptée aux besoins et aux perspectives de son développement.

Afin qu'en 2020, Montréal-Nord soit reconnu comme un milieu de vie accueillant, sécuritaire, agréable et inclusif axé :

- › Sur les transports collectifs et actifs (le train, l'autobus, le vélo, la marche);
- › Sur la cohabitation harmonieuse de ses différents usages – résidentiel, commercial, industriel et institutionnel;
- › Ainsi que sur des pratiques de développement durable afin de protéger les générations futures.

*1 Extrait du Plan stratégique 2010-2015-2020, version intégrale, Ville de Montréal, Arrondissement de Montréal-Nord, 2010, adopté en novembre 2011*

### 1.3 Objectifs du Plan local de déplacements

L'arrondissement de Montréal-Nord a vu ses dernières années la réalisation de grands projets transports sur son territoire que ce soit la construction du pont de l'autoroute 25 et du tronçon d'autoroute qui relie ce dernier à l'autoroute 40 et la construction de deux gares (Saint-Léonard et Montréal-Nord) sur le trajet du Train de l'Est.

De plus, il est prévu dans les prochaines années l'aménagement du service rapide par bus (SRB) sur le boulevard Pie-IX.

L'ensemble de ces projets a d'importantes répercussions sur le potentiel de développement de Montréal-Nord ainsi que sur les temps d'accès au centre-ville et aux grands bassins d'emplois. Dans ce contexte, le Plan stratégique prévoit la conception et la mise en œuvre du Plan local de déplacements de l'arrondissement. Complémentaire aux grandes interventions pilotées par le gouvernement du Québec, l'Agence métropolitaine de transport, la Société de transport de Montréal (STM) et la Ville de Montréal, le Plan local vise notamment les objectifs suivants<sup>2</sup> :

- › Prévoir les besoins concernant les déplacements internes dans l'arrondissement et ceux à destination ou en provenance de l'extérieur;
- › Réduire les effets néfastes de la circulation de transit;
- › Augmenter la sécurité des piétons et des cyclistes;
- › Optimiser les équipements et les services disponibles en transport privé, transport collectif (autobus, train) et transport actif (marche, vélo);
- › Permettre de planifier adéquatement les interventions locales en matière de circulation, de voirie, de mobilité durable, etc.;
- › Prévoir les raccordements appropriés entre les services de transport métropolitain et les axes de déplacements locaux sur le territoire de l'arrondissement.

À ces objectifs définis dans le Plan stratégique 2010-2015-2020 de l'arrondissement de Montréal-Nord, s'ajoute une série de nouveaux objectifs spécifiques définis par le comité de suivi du Plan local de déplacements :

- › Augmenter la sécurité tous modes (marche, vélo, automobile et autobus);
- › Améliorer la connectivité entre les différents modes de transport privés, collectifs (autobus et train) et actifs (marche et vélo);
- › Améliorer la qualité de vie des résidents, en relation avec les problèmes de pollution, de partage et d'aménagement des espaces publics;
- › Mettre en valeur les pôles d'intérêt de l'arrondissement (commercial, industriel, institutionnel et autres).

Ce faisant, le Plan local de déplacements permettra un arrimage avec le Plan de transport de Montréal et ses objectifs. À terme, Montréal-Nord désire être reconnu comme un arrondissement fermement orienté vers le transport actif, possédant un réseau cyclable et pédestre très sécuritaire et de grande qualité.

Dans le secteur des gares, l'arrondissement souhaite développer quelques secteurs mixtes résolument axés sur le transport collectif, suivant l'approche Transit Oriented Development (TOD). Cet objectif nécessitera, entre autres, la modification de la réglementation d'urbanisme de l'arrondissement notamment à ce qui attrait aux normes de stationnement afin de l'adapter à la philosophie de ce genre de développement urbain, ainsi que d'autres exigences réglementaires.

### 1.4 Axes d'intervention du Plan local de déplacements

L'arrondissement articule sa vision autour de trois (3) axes d'interventions, tel que présenté à la Figure 1-1.

- › Axe d'intervention 1 – les transports collectifs et actifs;
- › Axe d'intervention 2 – la sécurité des déplacements et qualité de vie;
- › Axe d'intervention 3 – le réseau routier et le stationnement.

<sup>2</sup> Extrait du Plan stratégique 2010-2015-2020, version intégrale, Ville de Montréal, Arrondissement de Montréal-Nord, 2010, adapté en novembre 2011

Figure 1-1 : Axes d'intervention du Plan local de déplacements

## Plan local de déplacements de l'arrondissement Montréal-Nord



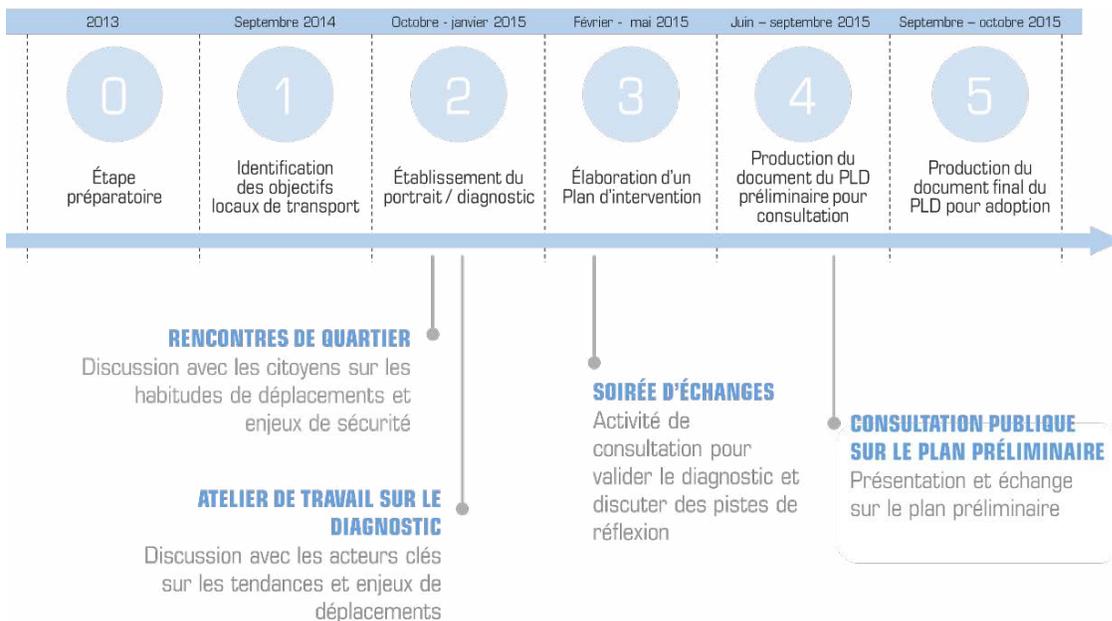
Source : CIMA+

### 1.5 Importance de la consultation

L'arrondissement souhaite sensibiliser ses citoyens, organismes et institutions et les impliquer dans le processus d'élaboration du plan. C'est dans cette perspective que la firme Acertys s'est jointe à l'équipe de projet afin de développer, de coordonner et d'animer une démarche de consultation, et ce, en arrimage avec les grandes étapes d'élaboration du Plan local de déplacements.

Deux consultations ont eu lieu durant la phase diagnostic auprès des citoyens, et des groupes communautaires et des institutions. Une fois le portrait et diagnostic complété, les citoyens et les groupes d'intérêt ont été conviés à une soirée d'échange qui s'est tenu le 25 février 2015. Les principaux enjeux identifiés à l'étape portrait et diagnostic y ont été discutés, dans le but d'établir des priorités et d'identifier des pistes d'action.

Figure 1-2 : Étapes de la démarche de consultation



Source : CIMA+

## Rencontres de quartier

En collaboration avec l'arrondissement, une série de quatre rencontres a eu lieu en novembre 2014. Ces rencontres avaient comme objectifs de sensibiliser les citoyens au Plan local de déplacements et de bonifier le diagnostic en cours. Plusieurs moyens de communication ont été utilisés par l'arrondissement afin de publiciser la tenue de ces rencontres et un questionnaire pour les citoyens souhaitant y participer à distance a été mis en ligne.

Pour joindre les résidents de l'arrondissement dans les lieux qu'ils fréquentent au quotidien, ces rencontres se sont déroulées dans des secteurs situés à proximité de résidences de personnes âgées et d'écoles, ainsi que dans des secteurs commerciaux achalandés. Les lieux et dates des quatre rencontres sont présentés à la Figure 1-3 :

- › Mail Léger-Langelier, 6425, boulevard Léger (mardi 18 novembre, de 10 h à 13 h);
- › Maison culturelle et communautaire, 12004, boulevard Rolland (mardi 18 novembre, de 14 h à 17 h);
- › Centre commercial Forest, 10539, boulevard Pie-IX (jeudi 20 novembre, de 12 h à 15 h);
- › Place Bourassa, 6000, boul. Henri-Bourassa Est (jeudi 20 novembre, de 16 h à 19 h).

Figure 1-3 : Lieux des rencontres



Source : Acertys

Plusieurs niveaux de participation étaient proposés, selon l'intérêt des participants. Ces derniers étaient ainsi invités à :

1. Prendre un signet d'information pour s'informer sur la démarche;
2. Remplir un questionnaire concernant leurs habitudes de déplacement;
3. Partager leurs préoccupations par rapport à la sécurité lors des déplacements à l'aide d'une carte de l'arrondissement accompagnée par une feuille de commentaires;
4. Exprimer d'autres commentaires et parler directement avec un représentant de l'arrondissement.

Deux représentants d'Acertys ainsi qu'un représentant de l'arrondissement étaient présents à chaque rencontre.

### *Atelier de travail – organismes et institutions*

Des organismes et des institutions ont été convoqués à un atelier de travail, dont l'objectif était de bonifier le diagnostic du Plan local de déplacements. Ce rapport synthèse résume les problèmes liés aux déplacements et les pistes de solution préliminaires identifiés par les participants de l'atelier. Les résultats seront par ailleurs transmis aux responsables du Plan local de déplacements afin qu'ils soient pris en compte à la planification.

Les participants ont été invités à travailler dans des groupes organisés selon leur secteur d'intervention. Les thèmes des quatre groupes de travail étaient :

1. Sécurité routière et transport actif;
2. Sécurité des déplacements de personnes à mobilité réduite;
3. Déplacement de marchandises et destinations achalandées;
4. Sécurité des déplacements des jeunes et des familles.

Une cinquantaine d'organismes et d'institutions de Montréal-Nord ont été invités à l'atelier. Vingt-cinq individus représentant 23 organismes/institutions y ont participé.

**Photographie 1-1 : Atelier du 15 décembre 2014**



*Crédit photographie : Acertys*

**Photographie 1-2 : Atelier du 15 décembre 2014 - suite**



*Crédit photographie : Acertys*

## Soirée d'échanges

La soirée d'échanges a permis de valider le diagnostic auprès des citoyens et des parties prenantes et connaître leurs priorités par rapport aux pistes de réflexion actuellement considérées. D'une durée de deux heures et demie, la soirée d'échanges s'est tenue à la salle du conseil de l'arrondissement, le 25 février 2015, de 19 h à 21 h 30. Quarante-cinq (45) personnes ont participé à la soirée d'échanges. De ce nombre, 13 (29 %) ont dit avoir participé à une étape de consultation préalable du Plan local de déplacements.

Les résultats indiquent que la grande majorité des participants fréquentent le territoire de l'arrondissement de façon quotidienne en tant que résident (46 %), travailleur (22 %) ou résident et travailleur (22 %). Finalement, 10 % des participants n'habitent ni travaillent dans l'arrondissement, mais représentent des organismes ou institutions ayant un intérêt et une influence sur le développement des transports dans le secteur.

Des membres du comité de suivi du Plan local de déplacements ainsi que des directeurs et des élus de l'arrondissement de Montréal-Nord ont également assisté à la soirée d'échanges.

Tout au long de la soirée, les participants ont été invités à réagir aux éléments de la présentation via un système de réponse en direct, ce qui a permis de prendre le pouls de la salle et d'initier des discussions en séance plénière sur les constats manquants et sur les pistes de réflexion à privilégier. Les résultats du sondage et des discussions seront pris en considération dans le diagnostic et dans l'élaboration du plan d'intervention. Les axes thématiques de la discussion correspondent à l'organisation du travail technique du Plan local de déplacements.

**Photographie 1-3 : Soirée d'échanges du 25 février 2015**



*Crédit photographie : Acertys*

**Photographie 1-4 : Soirée d'échanges du 25 février 2015 - mot de bienvenue du maire**



*Crédit photographie : Acertys*



## 2 FAITS SAILLANTS DE L'ÉTUDE DU PORTRAIT ET DIAGNOSTIC

Ce chapitre traite des caractéristiques du secteur à l'étude que ce soit vis-à-vis de la localisation géographique, du profil sociodémographique, des activités économiques et de l'emploi, ainsi que des pôles générateurs de déplacements. Ces caractéristiques du secteur à l'étude influencent grandement les déplacements. En effet, les grandes caractéristiques physiques de l'arrondissement influencent les déplacements notamment les modes de transport et les itinéraires utilisés. De plus, les déplacements dépendent largement des caractéristiques des personnes qui se déplacent et de l'activité humaine. Enfin, les pôles d'emplois et d'activités institutionnelles constituent des générateurs de déplacements des personnes et des biens. Ces derniers ont donc également été identifiés et localisés sur le territoire.

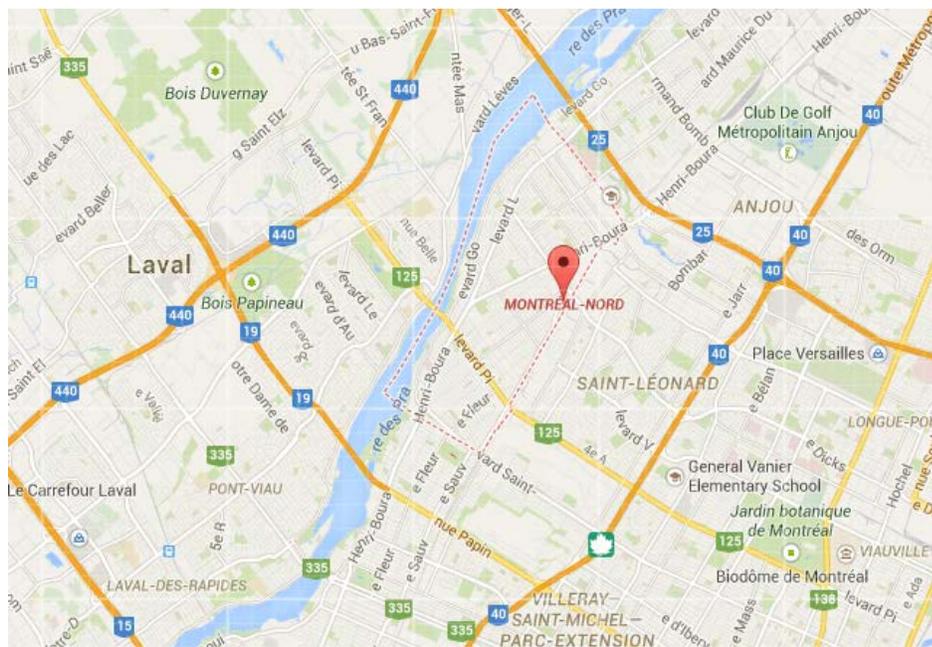
Les analyses des réseaux de transport sont traitées dans les chapitres suivants, par axe stratégique.

### 2.1 Synthèse de la caractérisation du territoire

#### 2.1.1 Localisation géographique

L'arrondissement de Montréal-Nord est un arrondissement de la ville de Montréal qui se situe au nord de l'île de Montréal. Cet arrondissement est bordé au nord par la rivière des Prairies, qui sépare Montréal de l'île Jésus (ville de Laval). Il est entouré à l'est de l'arrondissement Rivière-des-Prairies-Pointe-aux-Trembles, au sud des arrondissements Saint-Léonard et de Villeray-Parc-Extension ainsi qu'à l'ouest de l'arrondissement Ahuntsic-Cartierville. Le sud de l'arrondissement est délimité par la voie ferrée du Canadien National. La Figure 2-1 illustre le positionnement de l'arrondissement. Sa situation géographique lui confère une situation de pôle relais et de porte d'entrée sur l'île de Montréal entraînant des déplacements d'échanges et de transit sur son territoire (échanges couronne Nord et Laval / Montréal).

Figure 2-1 : Localisation de l'arrondissement Montréal-Nord



Source : Google Maps

L'arrondissement de Montréal-Nord présente la particularité d'être enclavé par trois barrières naturelles ou physiques :

- › La rivière des Prairies au nord;
- › La voie ferrée au sud;
- › Le Ruisseau Montigny à l'est (malgré que l'ensemble des voies est-ouest le traversent).

Ces barrières sont difficilement franchissables. L'influence du transit des personnes et des biens sur l'arrondissement est donc limitée, car elle est concentrée sur les points qui permettent le franchissement des barrières (ponts et viaducs).

### 2.1.2 Profil sociodémographique

L'arrondissement de Montréal-Nord est le dixième arrondissement le plus peuplé de la ville de Montréal avec 83 868 habitants au recensement de 2011 soit 5,1 % de la population totale de la ville. L'arrondissement Montréal-Nord se distingue par deux caractéristiques majeures de sa population en termes d'âge. Premièrement, la population de Montréal-Nord est jeune, 30 % de la population de l'arrondissement de Montréal-Nord à moins de 25 ans : Deuxièmement, l'arrondissement compte également une part importante de personnes âgées. Légèrement plus âgée que celle de la ville de Montréal, si l'on se fie à l'âge médian, soit 40,8 ans, dans le cas de l'arrondissement, et 38,6 ans pour la ville, la population de Montréal-Nord se distingue par une proportion plus élevée d'aînés que dans la ville. En effet, 19 % de la population de l'arrondissement est âgée de 65 ans ou plus comparativement à une proportion de 15 % à Montréal. Enfin, Montréal-Nord compte d'ailleurs la plus forte proportion de personnes âgées de 80 ans ou plus de la ville de Montréal avec 6,5 % de la population. Le vieillissement constaté est à venir de la population est un défi majeur pour Montréal-Nord quant à l'accessibilité pour sa population aux institutions de santé et aux services en général, mais également par rapport au maintien à domicile des aînés.

### 2.1.3 Revenus et dépenses des ménages

Le revenu moyen des ménages à Montréal-Nord est plus bas que celui à Montréal. Les ménages de l'arrondissement ont pu compter en 2010 sur un revenu moyen de 43 859 \$ versus 57 717 \$ pour la ville de Montréal<sup>3</sup>.

Les transports représentent 11 % du total des dépenses annuelles des ménages en 2010. Les transports représentent 5 283 \$ par ménage de Montréal-Nord versus 7 083 \$ pour la moyenne des ménages de l'agglomération.

Le défi pour Montréal-Nord est de maintenir un revenu personnel par habitant stable, voire de l'augmenter, car le nombre de familles ayant un faible revenu est élevé dans l'arrondissement comparativement à la moyenne de l'agglomération.

### 2.1.4 Pôles générateurs

L'arrondissement compte cinq artères et quatre centres commerciaux soit plus de 440 établissements commerciaux dont 76 % se situent dans les artères commerçantes.

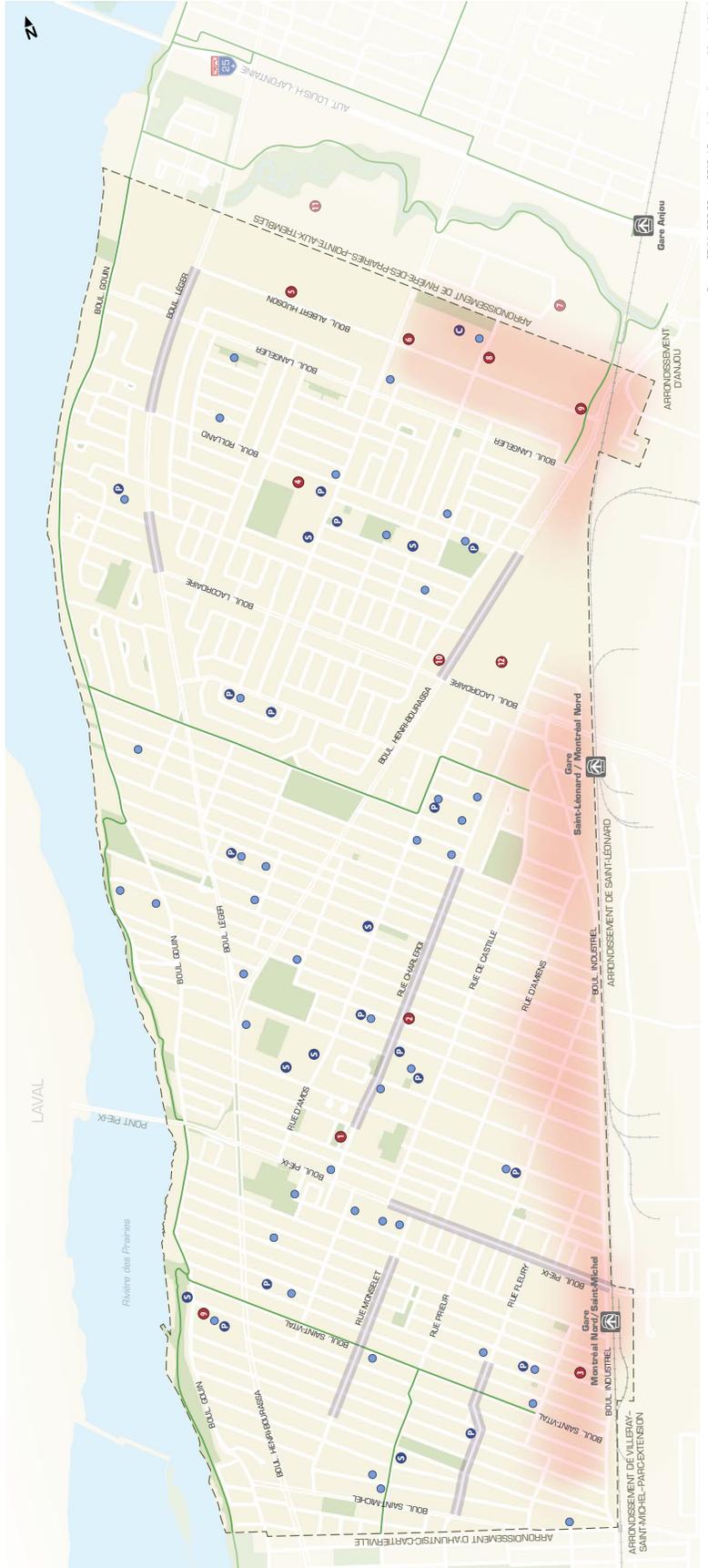
L'arrondissement de Montréal-Nord comporte des établissements institutionnels dont le pouvoir d'attraction va au-delà des limites de l'arrondissement, il y a notamment :

- › Hôpital Marie-Clarac;
- › CLSC Montréal-Nord;
- › Produits Alimentaires Viau;
- › Métro Richelieu;
- › Sobey's Québec.
- › L'Hôpital Rivière-des-Prairies et le CÉGEP Marie-Victorin se situent aux limites de l'arrondissement, mais ont tout de même un impact non négligeable sur l'arrondissement de Montréal-Nord. De plus, l'arrondissement compte près de trente établissements scolaires.

Enfin, les zones industrielles de l'arrondissement se situent à la limite sud de celui-ci le long de la voie ferrée. Une autre zone se situe le long du boulevard Albert-Hudon et le boulevard Henri-Bourassa au sud-est de l'arrondissement.

<sup>3</sup> Statistique Canada, Enquête nationale auprès des ménages (ENM) 2011

Figure 2-2 : Principaux pôles générateurs de déplacements



**LÉGENDE**

— Secteur à l'étude

■ Parc

— Piste et voie cyclable

🚉 TRANSPORT

🚉 Gare du train de l'Est

🎓 ÉTABLISSEMENTS SCOLAIRES

P Primaire

S Secondaire

● Garderie

**INSTITUTIONS ET PRINCIPAUX EMPLOYEURS**

- 1 Hôtel de ville – Mairie de l'arrondissement Montréal-Nord
- 2 Bibliothèque Charlevoix
- 3 Produits Alimentaires Viau Inc.
- 4 Bibliothèque et maison culturelle et communautaire
- 5 Progistix Solutions Inc.
- 6 Bœuf Mérite-Division Metro Richelieu Inc
- 7 Centre d'hébergement Champlain Marie-Victorin
- 8 Sobey's Québec Inc.
- 9 Hôpital Marie-Clarac
- 10 CLSC de Montréal-Nord
- 11 Hôpital Rivière-des-Prairies

**ARTÈRES ET CENTRES COMMERCIAUX**

- Artères commerciales
- 12 Place Bourassa
- Zone d'emploi

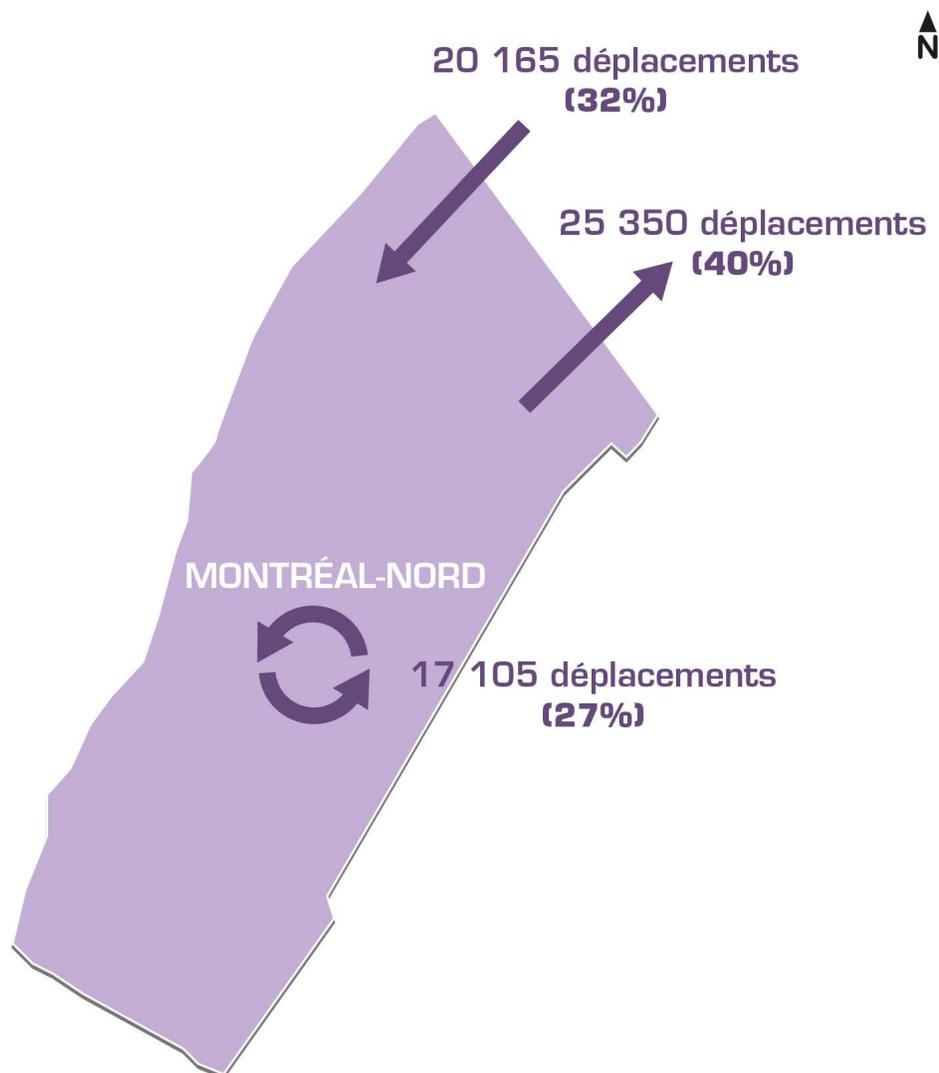
## 2.2 Synthèse de la mobilité des personnes

L'analyse de la mobilité des personnes est basée sur l'analyse de l'enquête OD 2013 de l'AMT. L'objectif premier de cette section est d'établir, à partir des données de l'enquête Origine-Destination (OD) 2013, le portrait des déplacements dont l'origine ou la destination se trouve dans l'arrondissement de Montréal-Nord. Un échantillon de 3 % de la population a été interrogé, ce qui permet une bonne représentabilité des habitudes de déplacements. L'enquête a ses limites pour les résultats à petites échelles (les origines ou destinations de moins de 684 déplacements ne sont pas représentatives).

L'analyse des flux a permis de mettre en évidence que :

- › L'arrondissement génère près de 133 000 déplacements par jour tous motifs (incluant les retours au domicile) et tous modes de déplacements confondus;
- › En période de pointe du matin, l'arrondissement produit davantage de déplacements vers l'extérieur que ce qu'il n'en attire de l'extérieur (25 350 déplacements contre 20 165);
- › Les résidents ont tendance à rester dans l'arrondissement. Vingt-sept pourcent (27 %) des déplacements sont des déplacements internes ce qui confirme la vocation « locale » de l'arrondissement;

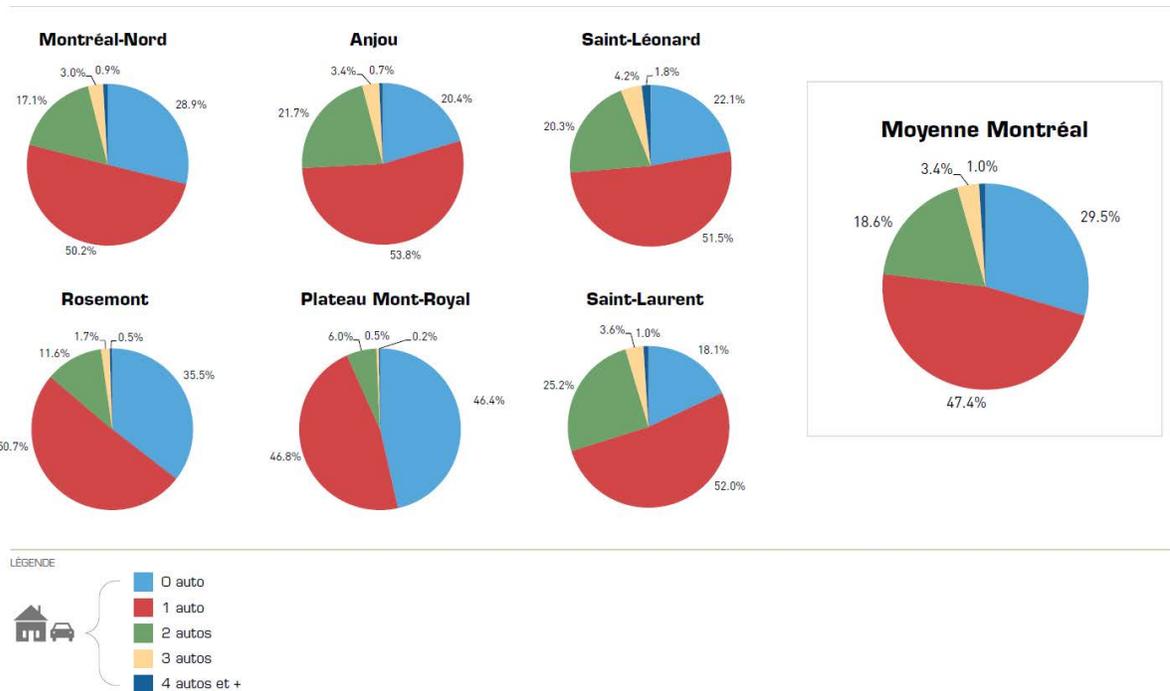
Figure 2-3 : Synthèse des déplacements en PPAM



Source : Mobilité des personnes dans la région de Montréal, Enquête Origine-Destination, AMT, 2013, traitement CIMA+

- › Le taux de motorisation des ménages est avec 0,97 auto par logis, un taux légèrement inférieur à la moyenne montréalaise (1,00). Par ailleurs, il est constaté que :
  - › près d'un ménage sur trois n'a pas d'automobile;
  - › un ménage sur deux a une seule automobile;
  - › près d'un ménage sur cinq a deux voitures ou plus.

Figure 2-4 : Nombre d'autos par logis de différents arrondissements de Montréal



Source : Mobilité des personnes dans la région de Montréal, Enquête Origine-Destination, AMT, 2013, traitement CIMA+

- › On compte environ 34 000 automobiles dans l'arrondissement;
  - › Les déplacements en automobile sont majoritaires sur 24 heures; toutefois il est constaté que le matin, la part modale du transport collectif est relativement importante. Trente-huit pourcent (38 %) des déplacements produits et 24 % des déplacements attirés se font en transport collectif;
- › Plus d'un déplacement interne sur trois se fait en transport actif.



# 3 MESURES D'INTERVENTIONS PROPOSÉES : FICHES TECHNIQUES

## 3.1 Réflexion sur les interventions

Deux types d'interventions sont présentés dans le présent document :

- › Les interventions planifiées dans les années à venir par l'arrondissement ou l'un de ses partenaires (AMT, Ville de Montréal, STM). Ces interventions sont inscrites dans le Plan local de déplacements afin d'appuyer la politique de transport de l'arrondissement;
- › Les interventions proposées dans le cadre du Plan local de déplacements. Celles-ci sont principalement localisées sur le réseau routier local.

Les interventions présentées découlent :

- › Des différentes phases de concertation;
- › Des conclusions émises lors du portrait et du diagnostic d'après les analyses et relevés réalisés par CIMA+ et les partenaires, dont la STM et l'AMT.

L'ensemble des interventions, acceptées par l'arrondissement, fait l'objet d'une planification à court, moyen et long terme.

## 3.2 Présentation des fiches d'interventions

Ce chapitre énumère et explique les mesures d'intervention proposées dans le cadre du Plan local de déplacements de Montréal-Nord. Les fiches techniques présentent une série d'intervention selon les trois axes d'intervention présentés précédemment. Toutes les fiches sont numérotées et le logo associé à la catégorie d'actions permet de situer rapidement à quel groupe d'intentions chacune appartient.

Le premier groupe de fiches correspond aux interventions en matière de transports collectifs et actifs (**TCA 01 à TCA 11**), le deuxième présente les mesures liées à la sécurité des déplacements et la qualité de vie (**SDQV 01 à SDQV 14**) et le troisième présente les interventions portant sur le réseau routier et le stationnement (**RRS 01 à RRS 05**).

La Figure 3-1 illustre la structure type d'une fiche d'intervention.

Figure 3-1 : Exemple de fiche

**AXE 1 | TRANSPORTS COLLECTIFS ET ACTIFS**

**1**

**06 AMÉNAGEMENT DES VIADUCS EXISTANTS AFIN DE LES RENDRE PLUS SÉCURITAIRES ET CONVIVIAUX**

**2**



**3 OBJECTIFS**

- Améliorer la convivialité des déplacements entre les arrondissements;
- Sécuriser les déplacements entre les arrondissements.

**CONTEXTE**

La voie ferrée constitue un obstacle dans le trame urbaine entre l'arrondissement et le sud. Pour franchir cet obstacle, des viaducs sont aménagés et sont utilisés par les différents usagers de la route dont les véhicules lourds, les autobus du transport en commun, les voitures, les motocyclistes, les cyclistes et les piétons. Ces lieux affichent des caractéristiques communes qui les rendent hostiles et peu conviviaux pour les piétons et les cyclistes :

- Des structures peu attrayantes dont certaines sont en mauvais état;
- Des passages qui peuvent inclure un sentiment d'insécurité de la part des piétons (éclairage, entretien);
- Des contrastes importants entre les zones d'ombre et de lumière, qui influencent négativement le sentiment de sécurité;
- L'absence d'espace dédié aux cyclistes.

Le sentiment de sécurité des déplacements sous les viaducs constitue donc un enjeu dans le cadre du P.L.D. La qualité des aménagements aura aussi une incidence tant sur la sécurité et le confort des usagers que sur l'esthétique du lieu.

Les viaducs à considérer sont les suivants : Saint-Michel, Lacordaire et Henri-Bourassa.

**4 MAÎTRE D'OUVRAGE**

Arrondissement Montréal-Nord

**AUTRE(S) PARTENAIRE(S)**

- Financement
  - Ville de Montréal
  - Planification
- Ville de Montréal
- Canadien National (CN)

**5 PORTÉE DE L'INTERVENTION**

- Global
- Local
- Ponctuel

**6 PRINCIPALES ACTIONS LIÉES**

TCA01 Développement et bonification des aménagements piétons dans le respect des principes d'accessibilité universelle

TCA01 Bonification de l'offre de mobilier urbain

**7** Amélioration de la sécurité des intersections

**INTERVENTIONS À METTRE EN PLACE**

**1) Amélioration des viaducs existants entre l'arrondissement et les arrondissements de Saint-Leonard, Anjou et Villieray - Saint-Michel - Parc-Extension en termes de confort, de sécurité et d'entretien**

L'arrondissement souhaite se baser sur les grands principes de conception urbaine en matière de confort sous les viaducs :

- Maximiser les possibilités d'aménagement paysager le long des murs de soutènement et des zones de transitions entre les emprises publiques et privées;
- Incorporer des éléments artistiques sur les murs de soutènement, les trottoirs et la surface des bâtiments. Les éléments artistiques peuvent être de différentes natures :
  - Des installations artistiques colorées (éclairage) sous le viaduc;
  - Des fresques peintes. Un concours pourrait être mis en place pour trouver les artistes. Un thème tel que l'histoire de Montréal-Nord pourrait être proposé. Un concours en vue de créer de nouvelles fresques peut être organisé par l'arrondissement;
- Fournir un aspect ouvert et propre à la structure et accompagné de fonctions d'éclairage intégrées et répondant aux besoins des différents usagers;
- Fournir des trottoirs et des chemins de surface sans obstacle et confortables en lien avec la Charta du piéton. Par exemple, la Ville de Calgary, dans sa politique pour les viaducs, recommande des trottoirs de 2,4 à 3 m sans obstacle et de 4,5 à 5 m si le lien est multifonctionnel et intègre un lien cyclable). Par contre, cette recommandation est difficilement applicable si l'on ne modifie pas les configurations des viaducs existants;
- Ajuster la signalisation de manière à assurer la sécurité des piétons et des cyclistes. Deux options sont possibles :
  - Installation de panneaux permettant la cohabitation piétons/vélos sur les trottoirs sous les viaducs;
  - Marquage sur la chaussée afin d'identifier clairement des bandes cyclables.

**Coût global prévisionnel: \$\$**

**INDICATEURS DE SUIVI**

- Nombre de viaducs aménagés;
- Plaintes des citoyens (diminution du nombre de plaintes)

**MISE EN GARDE**

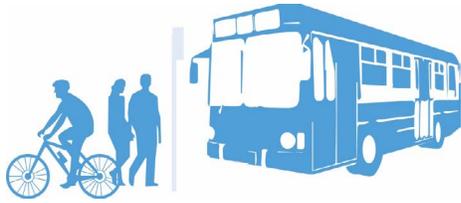
L'ensemble des interventions proposées devra faire l'objet d'études particulières et devra être validé par les représentants du CN et par le SITE au besoin afin de s'assurer que les actions prises soient compatibles avec d'autres considérations plus techniques.

**10 RÉFÉRENCES**

Guide technique « Aménagement en faveur des piétons et des cyclistes » de Vélo Québec, 2009, 168 pages;  
 CANTONNAIN LINEARSPACES URBAN DESIGN GUIDELINES Linking Downtown and Deeline JULY 2010; City of Calgary téléchargeable:  
[http://www.calgary.ca/2535/1185/2/documents/Publications/underpass\\_guidelines.pdf?cc=refrac-1](http://www.calgary.ca/2535/1185/2/documents/Publications/underpass_guidelines.pdf?cc=refrac-1)

Chaque fiche technique comporte les catégories suivantes :

<b>1</b>	<i>Axe d'intervention : Transports collectifs et actifs, Sécurité des déplacements et qualité de vie, Réseau routier et stationnement;</i>
<b>2</b>	<i>N° de l'action : Numéro de l'action;</i> <i>Nom de l'action : Libellé de l'action;</i>
<b>3</b>	<i>Objectifs : Objectifs dont la (les) action (s) se rapporte (nt);</i> <i>Contexte: Principaux éléments présentant la problématique et son contexte;</i>
<b>4</b>	<i>Maître d'ouvrage : Porteur et le responsable du financement des interventions;</i> <i>Autres partenaires : Autres intervenants dans l'intervention. Pour chacun des partenaires, il est mentionné si celui-ci participe techniquement ou financièrement;</i>
<b>5</b>	<i>Portée de l'intervention : Zone géographique où se situe l'intervention mentionnée :</i> <ul style="list-style-type: none"> <li>› Global : à l'ensemble de l'arrondissement;</li> <li>› Local : un secteur, une rue;</li> <li>› Ponctuel : un lieu précis.</li> </ul>
<b>6</b>	<i>Principales actions liées : Cette rubrique présente le numéro et le libellé des différentes actions en lien avec l'action présentée;</i>
<b>7</b>	<i>Interventions à mettre en place :</i> <ul style="list-style-type: none"> <li>› Descriptifs de l'action et/ou des actions regroupées en précisant pour chaque action;</li> <li>› Coût global prévisionnel : Estimation des coûts des solutions lorsque cela est possible lors que ces derniers sont assumés par l'arrondissement :                     <ul style="list-style-type: none"> <li>- \$ : 1 à 100 000\$;</li> <li>- \$\$ : 100 000 à 500 000\$;</li> <li>- \$\$\$ : Plus de 500 000\$.</li> </ul> </li> </ul>
<b>8</b>	<i>Indicateurs de suivi : Des ratios, des données permettant de suivre les effets des solutions mises en œuvre;</i>
<b>9</b>	<i>Mise en garde : Mise en garde relative à la sécurité ou un élément à considérer (si nécessaire);</i>
<b>10</b>	<i>Références : Normes et/ou ouvrages de référence, contact d'association ou de partenaires nécessaires pour la mise en place de la solution (si nécessaire)</i>



## 4 AXE 1 : TRANSPORTS COLLECTIFS ET ACTIFS

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, etc.), mais aussi les mesures alternatives à l'auto-solo, tels que l'autopartage, le covoiturage et le taxi.

Les transports actifs comprennent la marche intégrant les enjeux d'accessibilité universelle et le vélo.

### 4.1 Présentation des faits-saillants du portrait et du diagnostic

Le portrait et diagnostic du Plan local de déplacements a permis de faire ressortir les caractéristiques majeures des réseaux de transport collectifs et actifs présents sur le territoire.

Figure 4-1 : Présentation de l'offre de transports collectifs et actifs



#### 4.1.1 Transport collectif

L'offre en transport collectif composée de lignes régulières, lignes 10 min max, de lignes express et de deux navettes d'or, couvre l'ensemble de l'arrondissement. Même si l'arrondissement ne dispose pas de station de métro sur son territoire, plusieurs lignes d'autobus de la STM présente se rabattent vers des stations de métro. Depuis décembre 2014, l'arrondissement est desservi par le Train de l'Est, avec la présence de deux gares à la limite sud de celui-ci.

Plusieurs freins limitent le développement et l'usage des transports collectifs au sein de l'arrondissement de Montréal Nord :

- › La voie ferrée au sud de l'arrondissement constitue une importante barrière à l'amélioration de la desserte par bus, étant donné l'absence d'artère nord-sud pour traverser la voie ferrée afin de sortir de l'arrondissement

entre les boulevards Pie-IX et Lacordaire, ainsi qu'à l'est du boulevard Lacordaire;

- › Pour les déplacements internes dans l'arrondissement, le transport collectif est peu compétitif par rapport à l'automobile (le temps de parcours est plus long en autobus et le stationnement automobile est abondant et gratuit sur le territoire). De plus, certains secteurs sont partiellement desservis, ou la fréquence de service est déficiente;
- › La congestion routière détériore la performance, particulièrement sur les artères et pour les longs trajets. Pour limiter l'impact de la congestion, quatre axes sont actuellement équipés de mesures préférentielles pour bus (MPB). Il s'agit des axes Saint-Michel, Pie-IX, Henri-Bourassa et Léger.

Actuellement, seul le service d'autopartage Communauto est disponible dans l'arrondissement. Communauto dispose de deux stations ouvertes depuis novembre 2009 : Aucun service de véhicules en libre-service, c'est-à-dire des véhicules fonctionnant sans réservation et sans station, n'est encore disponible dans l'arrondissement. Les deux entreprises de véhicules en libre-service actuellement implantées à Montréal sont Car2Go et Communauto.

Peu d'informations sont disponibles concernant le covoiturage. Ce mode ne dispose pas d'une organisation formelle.

Enfin, l'arrondissement compte des services de taxis. Il y a 16 postes d'attente pour les taxis sur le territoire; ceux-ci sont essentiellement localisés près des zones commerciales et institutionnelles de l'arrondissement (boulevard Pie-IX, place Bourassa, rue Charlevoix).

Le bureau du taxi et du remorquage a été contacté dans le cadre du PLD. Aucun enjeu majeur n'a été identifié par celui-ci. L'offre semble suffisante.

#### 4.1.2 Marche

Plus du tiers des déplacements internes à l'arrondissement sont effectués à pied. Les pôles générant de nombreux déplacements piétons sont principalement les établissements scolaires notamment dans le quadrilatère Pascal/Rolland/ Renoir/Laurier où se localisent plusieurs établissements, les artères commerçantes, les institutions et services de la Ville, ainsi que les bords de la Rivière-des-Prairies.

Les trottoirs sont aménagés de façon à séparer les piétons de la circulation en créant une barrière physique les isolants, en section courante, des conflits issus de la circulation motorisée. La majorité des rues de l'arrondissement dispose de trottoirs de chaque côté de la rue. Malgré une bonne couverture de trottoirs sur l'ensemble du territoire de l'arrondissement, certains obstacles contraignent la marche et peuvent réduire l'accessibilité aux pôles générateurs de déplacements :

- › La voie ferrée au sud crée une barrière pour les déplacements. Deux constats : on constate un manque de traverses le long de la voie ferrée (seulement 4) et les viaducs sont non-sécuritaires et peu attrayants pour les modes actifs.
- › La congestion routière nuit à la convivialité des déplacements actifs. Les artères peu conviviales et sécuritaires pour les piétons. Une traversée difficile tout le long des grandes artères due à l'importance de la circulation;
- › Une accessibilité universelle, et des aménagements non homogène pour les piétons. Il manque de bancs pour se reposer et les feux piétons sont mal adaptés à cette clientèle (temps de traversée, priorité);
- › La circulation des piétons est difficile dans les ruelles non aménagées. Toutefois, de nombreuses ruelles sont fermées, et dans certains cas ont été cédées aux propriétaires riverains;
- › Une absence de trottoirs a été constaté sur certains axes;
- › L'éclairage est déficient pour les transports actifs notamment dans les parcs et aux abords de la Rivière-des-Prairies. Ce manque d'éclairage intensifie le sentiment d'insécurité pour les piétons;
- › Sur l'ensemble de l'arrondissement, est constatée une problématique liée au déneigement et au déglacage des rues et des trottoirs.

Photographie 4-1 : Traverse difficile des piétons au niveau des axes structurants - exemple du boulevard Pie-IX



Crédit photographie : CIMA+

Photographie 4-2 : Franchissement sauvage de la voie ferrée (ouverture de la clôture)



Crédit photographie : CIMA+

*Une ville marchable, c'est-à-dire favorable aux déplacements à pied, se caractérise par une concentration des activités; la sécurité urbaine; une mixité des usages; la sécurité routière et un paysage à l'échelle humaine.*

### 4.1.3 Vélo

#### Réseau cyclable

Le réseau cyclable de l'arrondissement totalise une longueur de 11,8 km, ce qui est relativement faible comparativement aux 183 km de rues sur l'arrondissement. Il comprend 3,9 km de piste cyclable, 3,5 km de bande cyclable et 4,4 km de chaussée désignée. Actuellement, ce réseau cyclable est essentiellement récréatif.

- › Dans le sens est-ouest, seul un lien cyclable sillonne l'arrondissement au niveau du boulevard Gouin. Ce lien cyclable le long de la rivière des Prairies est un axe cyclable fortement utilisé de l'arrondissement, particulièrement les fins de semaine en saison estivale pour les loisirs;
- › Dans le sens nord-sud, le réseau cyclable se compose d'une chaussée désignée sur le boulevard Saint-Vital entre les rues Gouin et Sabrevois ainsi que sur l'avenue Salk entre les rues Gouin et Amos (se poursuivant ensuite sur l'avenue Jean-Meunier jusqu'à la rue de Castille).

#### *Un réseau cyclable efficace, attractif et utilitaire doit répondre à différents critères :*

- › Existence d'itinéraires directs et présentant peu de contraintes;
- › Continuité des aménagements, afin de constituer un réseau maillé permettant de rejoindre les principaux pôles d'attraction et générateurs de déplacements (établissements scolaires, pôles de transport, etc.);
- › Lisibilité du réseau par le jalonnement des principaux itinéraires et la mise en place d'aménagements cohérents et visibles par tous;
- › Continuité des aménagements sécuritaires, tant en section courante qu'au niveau des intersections.

Le réseau cyclable offre actuellement une faible desserte de l'arrondissement. Le réseau est en effet concentré le long de la rivière des Prairies et du boulevard Gouin. Or, cet axe est-ouest est situé à la limite nord de l'arrondissement et est relativement éloigné des zones à forte densité de population et des pôles locaux de déplacements. Cet axe a donc essentiellement une vocation de loisir. L'accessibilité est disparate dans l'arrondissement. On note notamment :

- › La qualité des infrastructures cyclables est hétérogène sur le territoire de l'arrondissement;
- › Excepté la piste cyclable située sur le boulevard Henri-Bourassa à l'est du boulevard Langelier, le réseau cyclable le long des axes structurants et en franchissement des barrières naturelles et physiques est insuffisant;
- › L'arrondissement est équipé de nombreux parcs, mais ceux-ci sont peu desservis par le réseau cyclable;
- › Les principaux pôles générateurs de déplacements de l'arrondissement ne sont pas desservis par le réseau cyclable. Des liens cyclables sont toutefois à l'étude pour relier le lien cyclable de l'avenue Jean-Meunier et le boulevard Industriel à la gare de Saint-Léonard/ Montréal-Nord.
- › Il n'y a pas de stations Bixi dans l'arrondissement.

### Stationnement vélo

Un stationnement adéquat est un des éléments clés d'une politique visant à favoriser l'usage du vélo. Comme la peur du vol a l'effet le plus dissuasif sur la population, le nombre de places de stationnement et leur localisation sont nécessairement à prendre en compte dans le cadre du développement du réseau cyclable de l'arrondissement.

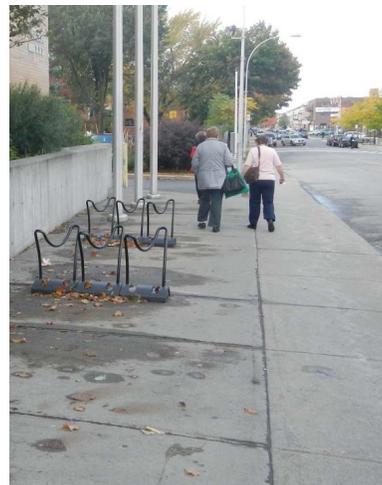
Un manque de stationnement vélo est constaté au niveau des pôles générateurs de déplacements, et certains stationnements installés ne sont pas sécuritaires (possibilité de vol).

**Photographie 4-3 : Stationnements vélos non sécuritaires  
– Parc Aimé-Léonard**



Crédit photographie : CIMA+

**Photographie 4-4 : Stationnements vélos au niveau de la  
Maison de la Culture**



Crédit photographie : CIMA+

## 4.2 Projets inscrits dans les plans stratégiques et d'immobilisations de la STM et de l'AMT

L'arrondissement de Montréal-Nord a vu ses dernières années la réalisation de grands projets transports sur son territoire que ce soit la construction du pont de l'autoroute 25 et du tronçon d'autoroute qui relie ce dernier à l'autoroute 40 et la construction de deux gares (Saint-Léonard et Montréal-Nord) sur le trajet du Train de l'Est. De plus, il est prévu dans les prochaines années l'aménagement du service rapide par bus (SRB) sur le boulevard Pie-IX.

### 4.3 Interventions – transports collectifs et actifs (TCA)

L'amélioration et le développement des services de transport collectifs et des transports actifs constituent la pièce maîtresse du Plan local de déplacements. Depuis plusieurs décennies, la région métropolitaine s'est développée en tenant compte des besoins des automobilistes et l'on constate aujourd'hui les coûts élevés de ce mode, son empreinte environnementale négative, ses impacts sur la qualité de vie des citoyens, sur l'économie et la gestion du territoire. Le but du Plan local de déplacements est ici d'encourager les résidents et les travailleurs de l'arrondissement à utiliser les transports actifs et collectifs pour se déplacer. Le vélo et la marche apparaissent plus particulièrement comme des moyens de transport forts appréciés des résidents. Les enjeux qui s'y rapportent pour le Plan local de déplacements de l'arrondissement sont notamment l'amélioration des connexions interquartiers et aux arrondissements voisins, le développement d'un réseau cyclable maillé et intégré au reste du réseau montréalais existant et la prise en compte des besoins pour les personnes à mobilité réduite dans la réalisation des aménagements.

Les interventions suivantes sont détaillées dans les fiches :

- › **TCA01** Développement et bonification des aménagements piétons dans le respect des principes d'accessibilité universelle
- › **TCA02** Bonification de l'offre de mobilier urbain
- › **TCA03** Développement et amélioration du réseau cyclable
- › **TCA04** Ajout de stationnements pour vélo aux pôles générateurs de déplacements
- › **TCA05** Développement d'un réseau de vélo libre-service dans l'arrondissement
- › **TCA06** Aménagement des viaducs existants afin de les rendre plus sécuritaires et conviviaux
- › **TCA07** Ajustement de l'offre en transport collectif de la STM
- › **TCA08** Développement des modes en lien avec les projets de développement de l'arrondissement
- › **TCA09** Poursuite du déploiement des mesures préférentielles pour bus (MPB)
- › **TCA10** Aménagement des arrêts d'autobus par l'arrondissement
- › **TCA11** Bonification du service d'autopartage et de véhicule en libre-service

Le succès des interventions proposées en transports collectifs et actifs est fortement dépendant de la mise en oeuvre de milieu de vie complet et à échelle humaine. Ainsi, au delà des interventions proposées, l'arrondissement devra concourir à des environnements marchable (compacité et mixité du cadre bâti, convivialité des cheminements, etc.).





ACTION

01

## DÉVELOPPEMENT ET BONIFICATION DES AMÉNAGEMENTS PIÉTONS DANS LE RESPECT DES PRINCIPES D'ACCESSIBILITÉ UNIVERSELLE



Boulevard Saint-Laurent



Avenue Mont-Royal



Avenue Viger

Source : Guide des Quartiers Verts, Ville de Montréal

### OBJECTIFS

Rendre les rues et les lieux publics aisés et sécuritaires à fréquenter par tous les piétons, incluant les aînés et les personnes ayant une limitation fonctionnelle.

### CONTEXTE

En 2011, la Ville de Montréal et l'arrondissement Montréal-Nord ont adopté la Politique municipale d'accessibilité universelle, s'engageant notamment à permettre à toute personne, quelles que soient ses capacités, l'utilisation identique ou similaire, autonome et simultanée des aménagements offerts. À Montréal-Nord, le partage de l'espace public de la rue comprend généralement un trottoir comme espace réservé pour les déplacements de tous les piétons, y compris les personnes ayant des limitations fonctionnelles. Il doit être facile et sécuritaire pour tous de s'orienter, de circuler en maintenant sa ligne de déplacement, d'utiliser le mobilier urbain et les équipements mis à disposition des citoyens, de traverser la rue, de repérer sa destination et de s'y rendre. Or, plusieurs obstacles peuvent limiter la possibilité de se déplacer librement et de façon sécuritaire (stationnement illégal de véhicules sur les trottoirs, mobilier urbain obstruant le corridor piétonnier, temps insuffisant pour traverser l'intersection, chantier de construction, déneigement, etc.).

L'Institut de la statistique du Québec indique que 33% des québécois de 15 ans et plus ont des difficultés significatives et persistantes à réaliser des activités de la vie quotidienne, notamment à cause du vieillissement de la population. Se déplacer à l'extérieur fait partie des difficultés vécues par les personnes ayant une déficience motrice, une déficience visuelle, une déficience auditive, une déficience intellectuelle, les personnes âgées, les femmes enceintes, les personnes avec poussette, les personnes de petites taille, les enfants, etc. La notion d'accessibilité universelle devient donc très importante lors de l'aménagement des rues et des espaces publics.

Ainsi, l'arrondissement souhaite proposer à ses citoyens des aménagements agréables, confortables et sécuritaires pour tous. Lors du réaménagement ou de la réfection de voirie, une attention particulière sera prise pour y inclure les principes d'accessibilité universelle.

### MAÎTRE D'OUVRAGE

Arrondissement Montréal-Nord

### AUTRE(S) PARTENAIRE(S)

- Financement
  - Ville de Montréal
- Planification
  - Ville de Montréal
  - Associations de citoyens et groupes communautaires

### PORTÉE DE L'INTERVENTION

- Global
- Local
- Ponctuel

### PRINCIPALES ACTIONS LIÉES

- TCA01** Développement et bonification des aménagements piétons dans le respect des principes d'accessibilité universelle
- TCA02** Bonification de l'offre de mobilier urbain
- SDQV01** Amélioration de la sécurité des intersections

## INTERVENTIONS À METTRE EN PLACE

### 1) Mise en application de la Charte du piéton et du Guide d'aménagement durable des rues de Montréal élaborés dans le cadre du Plan de transport de Montréal et des principes d'accessibilité universelle

- Maintenir des corridors piétonniers libres d'obstacles sur au moins 1,8 m de largeur et au moins 2,3 m de hauteur, sous tout panneau de signalisation, auvents ou bannes;
- Augmenter la largeur des trottoirs dans les endroits fortement fréquentés par les piétons et ajouter une banquette en bordure de la chaussée tenant lieu de zone tampon entre la circulation et les piétons;
- Aménager les corridors piétonniers en fond de trottoir et placer le mobilier urbain en bordure de rue;
- Délimiter les corridors piétonniers des deux côtés, de façon tactile, visuelle et auditive. Une dénivellation suffisante, un alignement de bâtiments ou d'objets, des textures ou des couleurs contrastantes sont de bon exemples;
- Aménager des corridors piétonniers rectilignes, sur un tronçon et entre les tronçons. Le corridor piétonnier doit être droit et continu, sans comporter d'obstacles obligeant le piéton à dévier ou à changer de direction;
- Aménager des intersections simples, ayant une configuration à 90 degrés, et permettant la traversée de la rue en continuité avec le corridor piétonnier. Une intersection simple comporte des arrêts ou des feux de signalisation simples, ne doit pas être trop large, ni avoir d'îlot, de bretelle ou de piste cyclable. Toute autre configuration devient complexe et demande un traitement particulier en matière d'accessibilité universelle;
- Offrir des transitions faciles entre le trottoir et la chaussée, en aménagement des bateaux pavés à tous les coins de rue, à l'emplacement le plus pertinent compte tenu de l'achalandage et de la configuration de l'intersection. Dans l'alignement du corridor piétonnier, le bateau pavé doit être détectable de façon tactile, visuelle et auditive.
- Assurer des traversées de rue faciles et sécuritaires. En plus de présenter un passage pour piétons clairement défini par un marquage contrastant, le temps alloué pour la traversée doit être suffisant compte tenu de la distance à parcourir, les mouvements de véhicules doivent être simples et prévisibles et l'environnement sonore doit offrir les repères suffisants.
- Utiliser des revêtements facilitant la marche et ne présentent pas de trous, de fentes ou d'autres déformations. Les revêtements ne doivent pas comporter de ressauts de plus de 13 mm, les matériaux utilisés doivent être non glissants et uniformes et les joints doivent être étroits et peu profonds.
- Utiliser des revêtements générant un contraste de couleurs de 70 % entre le corridor piétonnier et la chaussée;
- Installer du mobilier urbain en quantité suffisante et aux bons endroits. Le mobilier urbain doit être disposé pour que tous les usagers puissent s'en approcher et l'utiliser. Il doit être installé de façon à faciliter le déneigement et l'entretien.
- Favoriser une transition facile vers les lieux et les bâtiments riverains. L'accès aux lieux et la marge avant des bâtiments devraient être sans marche ou ressaut. Les espaces doivent être faciles à comprendre et être bien signalisés.

**Coût global prévisionnel: \$\$**

### 2) Élaboration d'un plan de réfection des trottoirs

Un inventaire détaillé des discontinuités piétonnières devra être réalisé dans le cadre de la mise en accessibilité universelle de la voirie. Il s'agit de recenser les obstacles, puis de prioriser les secteurs à aménager ou à réaménager. L'arrondissement s'engage, lors de la réfection de la voirie, à intégrer le concept d'accessibilité universelle à ses aménagements.

**Coût global prévisionnel : \$\$**

### 3) Gestion des entraves - Mise en place de corridor temporaire pour les piétons lors des travaux

L'arrondissement souhaite maintenir une circulation piétonne fluide et sécuritaire aux abords des chantiers de construction. Les chantiers doivent être rendus inaccessibles aux piétons par des barrières solides, difficilement déplaçables et détectables visuellement et tactilement. De préférence, le corridor piéton habituel devrait être maintenu. À défaut, un corridor temporaire, d'une largeur minimale de 1,5 m doit être aménagé à proximité du corridor habituel. Les corridors habituels ou temporaires à proximité d'un chantier doivent présenter les caractéristiques nécessaires pour être utilisables par tous les usagers, que ce soit en terme de revêtement, de hauteur libre, d'entretien, de déneigement et d'éclairage. Ils doivent être signalés clairement, aux extrémités du chantier. Une attention particulière devra être apportée aux transitions entre

le corridor habituel, le corridor temporaire, les pistes cyclables et les voies carrossables. Enfin, l'accès aux bâtiments riverains doit être maintenu par des aménagements temporaires stables, solides, sans ressaut et munis de protections adéquates pour éviter les chutes.

**Coût global prévisionnel: \$**

#### **4) Entretien régulier des trottoirs**

- Assurer un entretien périodique des trottoirs et des coins de rue afin de retirer les déchets ou objets pouvant restreindre le passage, rendre les surfaces glissantes ou générer un sentiment d'insécurité;
- Assurer un suivi régulier de l'état des trottoirs et corriger les problèmes rapidement.

**Coût global prévisionnel: \$\$**

#### **5) Entretien hivernal**

- Maintenir dégagé l'ensemble des trottoirs, des coins de rue, des arrêts d'autobus et des accès aux lieux et bâtiments et assurer un déneigement complet dans un délai raisonnable suite à une tempête de neige;
- Assurer que les trottoirs et les coins de rue sont exempts de glace et utiliser des fondants et abrasifs dans un délai raisonnable au besoin.

**Coût global prévisionnel: \$\$\$**

### **INDICATEURS DE SUIVI**

- Nombre de km de trottoirs aménagés ou élargis;
- Nombre de bateaux pavés aménagés;
- Nombre de plaintes portées sur le cheminement des piétons;
- Nombre de km de trottoirs déneigés.

### **RÉFÉRENCES**

- Charte du piéton
- Plan de transport de Montréal;
- « Guide d'aménagement durable des rues de Montréal – Fascicule 1-Quartiers verts», Direction des transports, Ville de Montréal, avril 2013, 194 pages Téléchargeable : [http://ville.montreal.qc.ca/portal/page?\\_pageid=8957\\_99661611&\\_dad=portal&\\_schema=PORTAL](http://ville.montreal.qc.ca/portal/page?_pageid=8957_99661611&_dad=portal&_schema=PORTAL)
- « Guide d'aménagement durable des rues de Montréal – Fascicule 5 - Accessibilité universelle des cheminements piétons», Direction des transports, Ville de Montréal, en cours d'élaboration
- Réglementation municipale sur les travaux et les chantiers de construction
- Politique de déneigement de l'Arrondissement Montréal-Nord
- « Rapport et recommandations - examen public - La traversée de la rue : Comment accroître la sécurité et le confort des piétons? », rapport déposé au conseil municipal le 23 septembre 2013 et au conseil d'agglomération le 26 septembre 2013, Commission permanente sur le transport et les travaux publics.





ACTION

02

## BONIFICATION DE L'OFFRE DE MOBILIER URBAIN



Rue Charlevoix

Crédit photo : arrondissement de Montréal-Nord

## OBJECTIFS

Améliorer la qualité d'aménagement des rues et des espaces publics pour en faire des lieux privilégiés de rencontre accessibles à tous.

## CONTEXTE

La présence de mobilier urbain dans un quartier contribue à créer un environnement à l'échelle humaine, et également à créer un sentiment de confort et de sécurité pour les piétons et les cyclistes. Les poubelles contribuent à la propreté, qui a un impact sur le sentiment de sécurité. La présence de bancs permet de s'asseoir pour socialiser ou pour se reposer durant un déplacement. Afin d'améliorer ces sentiments de confort et de sécurité dans l'arrondissement, et de combler un manque dans certains secteurs, notamment aux abords des résidences de personnes âgées, des écoles, des zones commerciales, des pôles institutionnels, des arrêts d'autobus et des parcs, l'ajout de mobilier urbain est justifié.

L'arrondissement bonifiera l'offre de mobilier urbain en privilégiant la proximité des pôles générateurs.

## INTERVENTIONS À METTRE EN PLACE

## 1) Implantation de mobilier

- Maintenir le mobilier urbain en bon état. Un mobilier en bon état, d'une ergonomie adéquate et avec un design intéressant offre un confort supplémentaire aux piétons. Le mobilier doit être détectable tactilement (sans éléments en saillie à plus de 680 mm de hauteur) et être de couleur contrastante.
- Laisser un corridor de marche d'au moins 1,8 m quand le mobilier est utilisé. Cela permet de conserver un corridor libre de marche et d'assurer l'accessibilité universelle. L'emplacement, la forme, le style et la fonctionnalité du

## MAÎTRE D'OUVRAGE

Arrondissement Montréal-Nord

## PORTÉE DE L'INTERVENTION

- Global
- Local
- Ponctuel

## PRINCIPALES ACTIONS LIÉES

**TCA01** Développement et bonification des aménagements piétons dans le respect des principes d'accessibilité universelle

**SDQV01** Amélioration de la sécurité des intersections

- mobilier déterminent l'expérience vécue par le piéton. Le mobilier urbain doit être placé sur un revêtement dur (béton, pavé), au même niveau que le corridor piétonnier et avoir des dégagements permettant à un utilisateur ayant une limitation motrice de s'en approcher. Le mobilier urbain qui demeure en place toute l'année doit être positionner de façon à faciliter le déneigement.

**Coût global prévisionnel: \$\$**

## **2) Entretien régulier du mobilier**

Il est important d'assurer un entretien régulier du mobilier en place, et de réparer ou remplacer le mobilier endommagé.

**Coût global prévisionnel: \$\$**

## **INDICATEURS DE SUIVI**

- Registre du mobilier implanté

## **RÉFÉRENCES**

- « Quartiers verts – guide d'aménagement durable des rues de Montréal – Fascicule 1 », Direction des transports, Ville de Montréal, avril 2013, 194 pages Téléchargeable : [http://ville.montreal.qc.ca/portal/page?\\_pageid=8957\\_99661611&\\_dad=portal&\\_schema=PORTAL](http://ville.montreal.qc.ca/portal/page?_pageid=8957_99661611&_dad=portal&_schema=PORTAL)



ACTION

03

DÉVELOPPEMENT ET AMÉLIORATION DU RÉSEAU CYCLABLE



Source : Arrondissement Montréal-Nord

LÉGENDE

- Secteur à l'étude
- Lien cyclable existant
- Parc
- Lien cyclable proposé
- Gare du train de l'est

OBJECTIFS

- Améliorer le partage de la chaussée;
- Développer des liens cyclables entre les pôles générateurs de déplacements;
- Développer un réseau cyclable utilitaire sécuritaire, complet et relié au reste du réseau cyclable limitrophe;
- Améliorer les interactions cyclistes-piétons aux intersections.

CONTEXTE

La pratique du vélo s'affirme de plus en plus comme une solution de remplacement à l'automobile pour les déplacements, particulièrement pour les trajets inférieurs à 5 km. La géométrie des rues a été initialement prévue en fonction des besoins des automobilistes laissant peu de place aux cyclistes. Les aménagements cyclables proposés devront être aménagés en tenant compte de facteurs tels que les débits et la vitesse de façons à sécuriser la présence des cyclistes. De plus, la traversée d'une piste cyclable pose des difficultés aux personnes qui voient, entendent, ou se déplacent moins bien. À une intersection, la ligne d'arrêt des vélos doit laisser libre le passage des piétons. Aussi, le piéton ne devrait pas avoir à traverser une piste cyclable pour monter/ descendre d'un autobus.

En collaboration avec le Service des infrastructures, des transports et de l'environnement (SITE) de l'administration centrale de la Ville de Montréal, l'arrondissement de Montréal-Nord souhaite prolonger et améliorer le réseau cyclable sur le territoire de Montréal-Nord.

MAÎTRE D'OUVRAGE

Ville de Montréal  
Arrondissement Montréal-Nord

AUTRE(S) PARTENAIRE(S)

- Financement
  - Ville de Montréal
- Planification
  - Ville de Montréal
  - Vélo-Québec (consultation uniquement)
  - MTQ (via la Route Verte)

PORTÉE DE L'INTERVENTION

- Global
- Local
- Ponctuel

PRINCIPALES ACTIONS LIÉES

- TCAO4** Ajout de stationnements pour vélo aux pôles générateurs de déplacements

## INTERVENTIONS À METTRE EN PLACE

### 1) Mise à jour de la signalisation du réseau cyclable

L'arrondissement souhaite améliorer et mettre aux normes la signalisation du réseau cyclable existant. Certains panneaux actuels ne sont pas conformes aux normes du MTQ.

**Coût global prévisionnel: \$\$**

### 2) Développement du réseau cyclable interne à l'arrondissement

Afin d'améliorer le réseau cyclable de l'arrondissement, l'ajout de plusieurs liens est prévu. Les nouveaux liens proposés, tel qu'illustrés sur la figure précédente, permettront de relier les différents pôles d'attraction de Montréal-Nord que ce soient les institutions et les lieux de services municipaux, les parcs, les établissements scolaires, les secteurs commerciaux, les gares et les principaux employeurs.

Les principaux liens cyclables que l'arrondissement souhaite aménager en priorité sont les suivants :

- Boulevard Industriel;
- Avenue des Récollets;
- Rue d'Amos;
- Rue de Castille;
- Avenue Drapeau;
- Avenue Éthier;
- Avenue Georges Pichet;
- Boulevard Maurice-Duplessis Est;
- Rue Fleury Ouest.

En plus de ces liens, des portions de rues seront aménagées afin de relier les axes majeurs de sorte à créer un véritable réseau cyclable. Ce réseau cyclable d'environ 24 km sera intégré à des fins de déplacements utilitaires au réseau actuel de 10 km, pour un total de 34 km. À terme, chaque rue devrait avoir un aménagement cyclable adapté à la fonction de la rue et au débit de circulation.

**Coût global prévisionnel: \$\$\$**

### 3) Développement du réseau cyclable vers les secteurs limitrophes pour structurer un réseau cyclable pan-montréalais

Afin d'améliorer le réseau cyclable de l'arrondissement, l'ajout de plusieurs liens est prévu. Les nouveaux liens proposés, tel qu'illustré sur la figure précédente, permettront de relier les différents pôles d'attraction de Montréal-Nord et d'améliorer les connexions avec les arrondissements voisins. De concert avec la Ville de Montréal, la mise en place d'un lien cyclable menant au centre-ville de Montréal, mais également vers des pôles générateurs de déplacements qui peuvent se trouver dans d'autres arrondissements limitrophes ainsi qu'inter-rive vers Laval, fait aussi partie des interventions à mettre en place. Les principaux liens cyclables que l'arrondissement souhaite aménager vers les secteurs limitrophes sont les suivants :

- Boulevard Pie IX;
- Boulevard Langelier (dans le cas du prolongement du boulevard Langelier vers le sud).

### 4) Développement d'un réseau cyclable quatre saisons

L'arrondissement s'efforcera lorsque cela est possible sans avoir des interférences avec la sécurité des cyclistes de mettre en place des bandes cyclables et des chaussées désignées, afin que l'aménagement cyclable soit déneigé en même temps que la chaussée.

**Coût global prévisionnel: \$\$**

## INDICATEURS DE SUIVI

- Nombre de kilomètres de réseau cyclable aménagé.
- Nombre de cyclistes utilisant les liens cyclables (comptages permanents à installer sur des axes stratégiques).
- Nombre des conflits rapportés entre piétons et cyclistes.
- Nombre de kilomètres de lien cyclable dont la signalisation a été revue.

## MISE EN GARDE

Sur son territoire, la Ville de Montréal est responsable du réseau cyclable et de la signalisation qui y est associée. Tous les projets visant le réseau cyclable, que ce soit le prolongement du réseau existant ou l'amélioration d'une voie cyclable sont sous la responsabilité du SITE. Par contre, l'arrondissement peut proposer l'ajout de voies cyclables et est responsable d'analyser et de valider les concepts proposés par le SITE afin d'évaluer les impacts sur les résidents et de proposer des mesures correctives, si nécessaire.

L'arrimage entre les aménagements cyclables et les bus peuvent engendrer des problèmes de cohabitation, lesquels devraient être pris en considération dès les premières phases d'élaboration des projets de concert avec la STM.

## RÉFÉRENCES

- Chapitre 15 « Voies cyclables » du Tome I - Ouvrages routiers de la collection Normes – Ouvrages routiers du ministère des Transports du Québec (MTQ);
- Chapitre 7 et ses annexes « Voies cyclables » du Tome V - Signalisation routière de la collection Normes – Ouvrages routiers du MTQ;
- Guide technique « Aménagements en faveur des piétons et des cyclistes » de Vélo Québec, 2009, 168 pages.





ACTION

04

## AJOUT DE STATIONNEMENTS POUR VÉLO AUX PÔLES GÉNÉRATEURS DE DÉPLACEMENTS



Crédit photo : Arrondissement de Montréal-Nord

### OBJECTIFS

- Améliorer l'offre de stationnements pour les vélos sur rue et hors rue en ce qui a trait au nombre de places offertes;
- Mettre à la disposition des cyclistes des stationnements vélos plus sécuritaires et confortables.

### CONTEXTE

Le vol et le vandalisme comptent parmi les freins à l'usage du vélo. Il est donc nécessaire de prévoir au départ et à l'arrivée du déplacement effectué en vélo un stationnement sécurisé. Certains établissements publics de Montréal-Nord disposent de stationnements de courte durée pour les vélos, mais ces derniers ne sont pas suffisants en nombre et/ou peuvent être à risque de vol (car il n'est pas possible d'attacher le cadre du vélo à un point fixe).

Le nouveau schéma d'aménagement et de développement de l'agglomération de Montréal préconise au arrondissement d'intégrer des dispositions particulières concernant les exigences en matière de stationnement pour vélos lors de la construction, de l'agrandissement ou du changement d'usage d'un bâtiment.

L'arrondissement souhaite donc accompagner les institutions, les entreprises et commerçants souhaitant se doter de stationnements vélos, à les aider dans l'aménagement de ces derniers.

### INTERVENTIONS À METTRE EN PLACE

#### 1) Installation de stationnements pour les vélos à proximité des pôles générateurs et des points d'accès au transport collectif

- Dans un premier temps, il est nécessaire de réaliser une évaluation du besoin via la collecte des données (taux relatifs de vol de vélos), mais également en réalisation des sondages auprès des commerçants, institutions et des relevés

### MAÎTRE D'OUVRAGE

Arrondissement Montréal-Nord

### AUTRE(S) PARTENAIRE(S)

- Financement
  - Institutions, entreprises, commerces
- Planification
  - Ville de Montréal
  - Institutions, entreprises, commerces
  - Vélo-Québec

### PORTÉE DE L'INTERVENTION

- Global
- Local
- Ponctuel

### PRINCIPALES ACTIONS LIÉES

**TCA03** Développement et amélioration du réseau cyclable

### COÛT PRÉVISIONNEL DÉTAILLÉ

- Coûts unitaires des supports à vélo (voir tableau en annexe A)
- Coûts unitaires des supports à vélo temporaires (coûts d'installation/désinstallation et entreposage): 300\$ par support

- terrain des vélos stationnés. Il faut ainsi cibler les principaux axes d'attractions de l'arrondissement et les principaux pôles générateurs de déplacements.
- Dans un second temps, il faut évaluer le nombre de stationnements requis. Le stationnement vélo proposé peut-être sur rue (en remplacement de places de stationnement automobile) ou hors rue.
- Dans un troisième temps, il faut évaluer le type de stationnement à recommander (voir annexe A sur les stationnements vélos), et vérifier la faisabilité technique de mettre en place ou d'augmenter le nombre de supports.
- Enfin, mettre en place les supports. À noter qu'il devrait y avoir une séparation repérable tactilement et visuellement entre un stationnement à vélos et un parcours piétonnier, de façon à éviter qu'une personne avec une déficience visuelle dévie son parcours et s'égare dans le stationnement à vélos et pour réduire les interactions entre vélos et piétons.

**Coût global prévisionnel: \$**

## **2) Remplacement des stationnements vélos existants par des stationnements plus sécuritaires**

- Dans un premier temps, il est nécessaire de réaliser un inventaire des stationnements vélos existants. Il faut également évaluer la localisation et l'aménagement du stationnement.
- Dans un second temps, les stationnements jugés non sécuritaires sont remplacés par des stationnements permettant d'attacher le cadre du vélo à un point fixe. Le support à vélo doit permettre de cadenasser facilement la roue avant et le cadre avec un cadenas en U ou un câble. Si nécessaire, le stationnement peut être déplacé à un emplacement plus visible, accessible.

**Coût global prévisionnel: \$**

## **3) Révision de la réglementation d'urbanisme de l'arrondissement relativement au ratio de stationnement vélo**

La réglementation d'urbanisme de l'arrondissement doit intégrer des dispositions concernant les exigences en matière de stationnement pour les vélos lors de la construction, de l'agrandissement ou du changement d'usage d'un bâtiment.

**Coût global prévisionnel: \$**

## **4) Aménagement de stations de réparation mobile pour cyclistes le long des principaux axes, pôles d'échange ou équipements publics**

Ces aménagements favorisent les déplacements à vélo, en permettant aux usagers d'avoir accès à de l'équipement de réparation facilement et gratuitement.

**Coût global prévisionnel: \$**

## **INDICATEURS DE SUIVI**

- Taux d'occupation par secteur des stationnements pour les vélos;
- Nombre de stationnements pour les vélos implantés.

## **MISE EN GARDE**

La localisation des supports à vélos doit tenir compte, non seulement de la visibilité des stationnements par les automobilistes, mais également de la protection offerte aux usagers.

Le choix d'un support à vélo permanent doit prendre en considération les services d'entretien (estival mais également hivernal) de même que les coûts associés à cet entretien.

## **RÉFÉRENCES**

- Guide technique « Aménagements en faveur des piétons et des cyclistes » de Vélo Québec, 2009, 168 pages;
- Annexe A: Guide des stationnements vélos.

ACTION  
**05****DÉVELOPPEMENT D'UN RÉSEAU DE VÉLO LIBRE-SERVICE  
DANS L'ARRONDISSEMENT**

Crédit photo : Sheesen's Photo 2015

**OBJECTIFS**

- Promouvoir et inciter à la pratique du vélo comme mode utilitaire
- Proposer un mode alternatif à l'automobile

**CONTEXTE**

La Ville de Montréal a lancé en mai 2009, un système de vélos en libre-service, connu sous le nom de Bixi. Ce système est principalement localisé dans les secteurs centraux, et Montréal-Nord n'est desservi par aucune station. Les stations les plus proches se situent à l'ouest de l'avenue Papineau et au sud de la métropolitaine. Aucun déploiement du réseau Bixi n'est prévu pour les cinq prochaines années.

Toutefois, l'arrondissement souhaite mettre en place un système de vélo en libre service au sein de son territoire, pour cela différentes solutions sont à l'étude.

**INTERVENTIONS À METTRE EN PLACE****1) Étude pour la mise en place d'un système de vélo en libre service**

Deux options pourront être examinées soit le déploiement du service par l'opérateur Bixi ou par le déploiement du service par un organisme communautaire.

**Coût global prévisionnel: \$**

**INDICATEURS DE SUIVI**

- Nombre de stations pour les vélos en libre-service;
- Nombre d'usagers abonnés au réseau de vélos en libre-service résidants dans l'arrondissement.

**MAÎTRE D'OUVRAGE**

- Arrondissement Montréal-Nord

**AUTRE(S) PARTENAIRE(S)**

- Financement
- Planification
- Organisme communautaire

**PORTÉE DE L'INTERVENTION**

- Global
- Local
- Ponctuel

**PRINCIPALES ACTIONS LIÉES**

**TCA03** Développement et amélioration du réseau cyclable



ACTION  
**06****AMÉNAGEMENT DES VIADUCS EXISTANTS AFIN DE LES RENDRE PLUS SÉCURITAIRES**

Murales sous le viaduc Van Horne entre la rue Saint-Denis et le boulevard Saint-Laurent  
Crédit photo : La Presse

**OBJECTIFS**

- Améliorer la convivialité des déplacements entre les arrondissements;
- Améliorer la sécurité et la convivialité des déplacements du nord vers le sud;
- Sécuriser les déplacements entre les secteurs.

**CONTEXTE**

La voie ferrée constitue un obstacle dans la trame urbaine entre l'arrondissement et le sud. Pour franchir cet obstacle, des viaducs sont aménagés et sont utilisés par les différents usagers de la route dont les véhicules lourds, les autobus du transport en commun, les voitures, les motocyclistes, les cyclistes et les piétons. Ces lieux affichent des caractéristiques communes qui les rendent hostiles et peu conviviaux pour les piétons et les cyclistes :

- Des structures peu attrayantes dont certaines sont en mauvais état;
- Des passages qui peuvent induire un sentiment d'insécurité de la part des piétons (éclairage, entretien);
- Des contrastes importants entre les zones d'ombre et de lumière, qui influencent négativement le sentiment de sécurité;
- L'absence d'espace dédié aux cyclistes, et espace restreint pour les piétons.

Le sentiment de sécurité des déplacements sous les viaducs constitue donc un enjeu dans le cadre du PLD. La qualité des aménagements aura aussi une incidence tant sur la sécurité et le confort des usagers que sur l'esthétisme du lieu.

Les viaducs à considérer en priorité sont les suivants : Pie IX, Saint-Michel, Lacordaire et Henri-Bourrassa.

**MAÎTRE D'OUVRAGE**

Arrondissement Montréal-Nord

**AUTRE(S) PARTENAIRE(S)**

- Financement
  - Ville de Montréal
- Planification
  - Ville de Montréal
  - Canadian National (CN)

**PORTÉE DE L'INTERVENTION**

- Global
- Local
- Ponctuel

**PRINCIPALES ACTIONS LIÉES**

**TCAO1** Développement et bonification des aménagements piétons dans le respect des principes d'accessibilité universelle

**TCAO1** Bonification de l'offre de mobilier urbain

**SDQV01** Amélioration de la sécurité des intersections

## INTERVENTIONS À METTRE EN PLACE

### 1) Amélioration des viaducs existants entre l'arrondissement et les arrondissements de Saint-Léonard, Anjou et Villeray - Saint-Michel - Parc-Extension en termes de confort, de sécurité et d'entretien

L'arrondissement souhaite se baser sur les grands principes de conception urbaine en matière de confort sous les viaducs :

- Fournir des trottoirs et des chemins de surface sans obstacle et confortables en lien avec la Charte du piéton. Par exemple, la Ville de Calgary, dans sa politique pour les viaducs, recommande des trottoirs de 2,4 à 3 m sans obstacle et de 4,5 à 5 m si le lien est multifonctionnel et intègre un lien cyclable). Par contre, cette recommandation est difficilement applicable si l'on ne modifie pas les configurations des viaducs existants.
- Maximiser les possibilités d'aménagement paysager le long des murs de soutènement et des zones de transitions entre les emprises publiques et privées;
- Incorporer des éléments artistiques sur les murs de soutènement, les trottoirs et la surface des bâtiments. Les éléments artistiques peuvent être de différentes natures :
  - Des installations artistiques colorées (éclairage) sous le viaduc;
  - Des fresques peintes. Un concours pourrait être mis en place pour trouver les artistes. Un thème tel que l'histoire de Montréal-Nord pourrait être proposé. Un concours en vue de créer de nouvelles fresques peut être organisé par l'arrondissement.
- Fournir un aspect ouvert et propre à la structure et accompagné de fonctions d'éclairage intégrées et répondant aux besoins des différents usagers;
- Ajuster la signalisation de manière à assurer la sécurité des piétons et des cyclistes. Deux options sont possibles:
  - Installation de panneaux permettant la cohabitation piétons/vélos sur les trottoirs sous les viaducs;
  - Marquage sur la chaussée afin d'identifier clairement les bandes cyclables.

**Coût global prévisionnel: \$\$**

## INDICATEURS DE SUIVI

- Nombre de viaducs aménagés;
- Plaintes des citoyens (diminution du nombre de plaintes)

## MISE EN GARDE

L'ensemble des interventions proposées devra faire l'objet d'études particulières et devra être validé par les représentants du CN et par le SITE au besoin afin de s'assurer que les actions prises soient compatibles avec d'autres considérations plus techniques.

## RÉFÉRENCES

- Guide technique « Aménagements en faveur des piétons et des cyclistes » de Vélo Québec, 2009, 168 pages;
- DOWNTOWN UNDERPASS URBAN DESIGN GUIDELINES Linking Downtown and Beltline JULY 2010, city of Calgary téléchargeable : <http://www.calgary.ca/PDA/LUPP/Documents/Publications/underpass-guidelines.pdf?noredirect=1>



ACTION

07

## AJUSTEMENT DE L'OFFRE EN TRANSPORT COLLECTIF DE LA STM



Crédit photo : Arrondissement Montréal-Nord

**OBJECTIFS**

Assurer l'adéquation entre l'offre et la demande en transport en commun afin d'en améliorer l'attrait.

**CONTEXTE**

L'arrondissement de Montréal-Nord jouit d'une excellente couverture de son territoire par le réseau de bus de la STM, lequel est quadrillé par de nombreuses lignes donnant accès aux lignes bleue, orange et verte du métro. Dans cette optique, d'éventuelles interventions dans l'arrondissement devraient plutôt aller dans le sens d'une bonification de l'offre existante et de l'ajustement de celle-ci à la demande. À cet égard, une attention particulière sera portée à la demande future en lien avec les projets de développement qui ne manqueront pas de l'influencer.

En ce qui a trait aux déplacements internes, lesquels représentent les plus importants volumes, les faibles parts de marché s'expliquent, au moins en partie, par la faible compétitivité du transport en commun par rapport à l'automobile dans un contexte où le stationnement est à la fois abondant et gratuit. Dans le même sens, les temps de parcours ne sont pas compétitifs entre l'automobile et le transport en commun pour de courtes distances. Dans cette optique, un accroissement de la part de marché du transport en commun pour ces déplacements devrait s'accompagner de mesures visant à réduire l'offre de stationnement dans l'arrondissement de Montréal-Nord et améliorer la fluidité des déplacements en transport en commun.

**MAÎTRE D'OUVRAGE**

STM

**AUTRE(S) PARTENAIRE(S)**

- Financement
- Planification
  - Arrondissement de Montréal-Nord

**PORTÉE DE L'INTERVENTION**

- Global
- Local
- Ponctuel

**PRINCIPALES ACTIONS LIÉES**

- TCA08** Développement des modes en lien avec les projets de développement de l'arrondissement
- TCA09** Poursuite du déploiement des mesures préférentielles pour bus (MPB)
- TCA10** Aménagement des arrêts d'autobus par l'arrondissement

## INTERVENTIONS À METTRE EN PLACE

- 1) **Poursuite de la collaboration entre l'arrondissement et la STM** concernant l'évolution des projets de développement sur le territoire de Montréal-Nord afin de répondre à la demande future en lien avec ceux-ci.
- 2) **Soutien à l'arrondissement dans ses efforts** pour favoriser l'utilisation du transport en commun et la réduction de la dépendance à l'automobile.
- 3) **Formation au sein de l'arrondissement d'un comité de travail sur l'harmonisation ou la modulation de l'offre de services existantes.**
- 4) **Amélioration des déplacements des aînés via le service en transport collectif disponible, le transport adapté et le covoiturage.**
- 5) **Communication sur les offres de services disponibles via les outils de communication.**

## INDICATEURS DE SUIVI

Suivi des commentaires reçus par la STM.

## MISE EN GARDE

La présence de la voie ferrée au sud de l'arrondissement et l'absence d'artère nord-sud permettant de la traverser constituent d'importantes barrières à l'amélioration de la desserte par bus entre les boulevards Pie-IX et Lacordaire. Par ailleurs, dans les secteurs où le stationnement est abondant ou gratuit, le transport en commun parvient difficilement à concurrencer l'automobile. L'amélioration future de la desserte par bus est évidemment tributaire du contexte nord-montréalais.

## RÉFÉRENCES

- STM



ACTION

08

## DÉVELOPPEMENT DES MODES EN LIEN AVEC LES PROJETS DE DÉVELOPPEMENT DE L'ARRONDISSEMENT



Crédit photo : Bureau de projet, Montréal Nord 2020

### OBJECTIFS

- Développer les réseaux de transport en fonction des projets de développement

### CONTEXTE

L'arrondissement Montréal-Nord est dans une période où les projets de développement sont nombreux. Les projets résidentiels dans les secteurs Albert-Hudon, Maurice-Duplessis et Gouin, en plus de la venue du Train de l'Est et projet Pie-IX font en sorte que le portrait de l'arrondissement est appelé à changer dans les prochaines années. Afin que ce développement ne se fasse pas au détriment de la sécurité des usagers et de l'efficacité des différents moyens de transports, il est primordial d'assurer un développement conjoint des réseaux de transports.

### INTERVENTIONS À METTRE EN PLACE

#### 1) Réalisation d'études d'impacts sur les déplacements pour tous nouveaux projets

Tel que exigé par la Ville de Montréal, les promoteurs doivent démontrer que leurs projets encouragent l'utilisation du transport en commun, les transports actifs et limitent l'utilisation de l'auto-solo. Pour cela ils doivent réaliser une étude d'impacts sur les déplacements, en conformité avec la démarche proposée dans le guide de la Ville. La démarche générale exigée est la suivante :

Dans un premier temps, le promoteur doit fournir une description détaillée de son projet ainsi que de l'état actuel de la desserte des réseaux de transport dans la zone d'influence du projet. Il s'agit ici de bien caractériser l'état des réseaux existants (transport en commun, marche, vélo, auto, camion).

Par la suite, le promoteur doit présenter sa stratégie de gestion des déplacements pour réduire l'utilisation de l'auto en solo, conformément aux orientations

### MAÎTRE D'OUVRAGE

Arrondissement Montréal-Nord

### AUTRE(S) PARTENAIRE(S)

- Financement
- Planification
  - STM
  - AMT
  - Arrondissement Montréal-Nord
  - CN

### PORTÉE DE L'INTERVENTION

- Global
- Local
- Ponctuel

### PRINCIPALES ACTIONS LIÉES

**SDQV09** Création de « quartiers verts » favorisant la mobilité durable.

du Plan de transport. À la fin de cette étape, le promoteur doit évaluer les impacts de son projet et de son plan de gestion des déplacements sur les divers réseaux de transport dans la zone d'influence du projet. Une évaluation des coûts des mesures d'accompagnement du projet est également exigée par la Ville.

**Coût global prévisionnel: \$\$**

#### **INDICATEURS DE SUIVI**

- Nombre d'études d'impacts réalisés
- Projets implantés (lien cyclable, trottoir, arrêt de bus ...)

#### **RÉFÉRENCES**

- Exigences en matière d'études d'impacts sur les déplacements, direction des transports, Ville de Montréal, version 6.1, février 2009
- [http://ville.montreal.qc.ca/pls/portal/docs/page/transports\\_fr/media/documents/exigences\\_impacts\\_deplacements.pdf](http://ville.montreal.qc.ca/pls/portal/docs/page/transports_fr/media/documents/exigences_impacts_deplacements.pdf)



**ACTION**  
**09**

**POURSUIVRE LE DÉPLOIEMENT  
DES MESURES PRÉFÉRENTIELLES POUR BUS (MPB)**



Source : STM

**LÉGENDE**

- Secteur à l'étude
- Mesures préférentielles pour autobus existants
- Parc
- Mesures préférentielles pour autobus à l'étude
- Gare du train de l'est

**OBJECTIFS**

Améliorer la régularité et la ponctualité des bus sur le territoire montréalais de manière à augmenter l'attrait du transport en commun.

**CONTEXTE**

La croissance de l'utilisation de l'automobile et la congestion routière nuisent à la régularité et à la ponctualité des services de bus. Les MPB, voies réservées et feux prioritaires, permettent d'améliorer la régularité et la ponctualité des bus, de réduire les temps de parcours et, par le fait même, de rendre le transport en commun plus attrayant.

Rappelons que les mesures préférentielles pour bus (MPB) sont des interventions sur le réseau routier permettant d'offrir une priorité au transport collectif et d'améliorer la rapidité et la ponctualité du service.

Concrètement, les MPB prennent la forme de :

- Feux prioritaires de type « chandelle ». À l'affichage d'une barre blanche au feu de signalisation, les bus obtiennent une priorité de départ avant les automobilistes.
- Feux prioritaires en temps réel. Les bus demandent une priorité aux feux de circulation lorsqu'ils se présentent à l'intersection. Le feu vert ou feu chandelle est ensuite prolongé afin que le bus puisse continuer sa route évitant ainsi un arrêt au feu rouge.
- Voies réservées. Elles permettent aux bus et aux taxis de circuler sur une

**MAÎTRE D'OUVRAGE**  
STM

**AUTRE(S) PARTENAIRE(S)**

- Financement
  - MTQ
- Planification
  - Arrondissement de Montréal-Nord
  - Ville de Montréal (services centraux)

**PORTÉE DE L'INTERVENTION**

- Global
- Local
- Ponctuel

**PRINCIPALES ACTIONS LIÉES**

- TCA07** Ajustement de l'offre en transport collectif de la STM

- chaussée exclusive afin d'éviter la congestion automobile. Elles se composent de marquage au sol, d'une signalisation distincte (latérale ou aérienne) et peuvent être en opération aux heures de pointe, hors pointe ou pendant 24 heures.
- Voies d'évitement de file d'attente. Les voies d'évitement de file d'attente permettent aux bus d'éviter la congestion à certaines approches d'intersections par des aménagements de type marquage de la chaussée et signalisation. <sup>(Source : STM)</sup>

## INTERVENTIONS À METTRE EN PLACE

### 1) Poursuite du programme de mesures préférentielles pour bus (MPB) de la STM

Le programme MPB de la STM est divisé en trois catégories :

- L'étude des axes qui comprend les études préliminaires, la définition du concept, et les plans et devis. Les avantages et inconvénients de chaque MPB proposée y sont présentés et une demande de financement et d'approbation est réalisée auprès du MTQ.
- L'implantation des MPB. À cette étape, la STM lance son appel d'offres, les achats d'équipements sont effectués et les travaux peuvent commencer.
- La dernière étape consiste au suivi. Cette étape a lieu lorsque les MPB sont mises en place. Il s'agit alors d'assurer l'entretien de celles-ci et de mesurer les bénéfices de l'implantation.

Les axes suivants sont concernés dans l'arrondissement de Montréal-Nord pour l'implantation de MPB. Le type de MPB retenu sera présenté ultérieurement :

- Boulevard Lacordaire;
- Rue Maurice Duplessis;
- Boulevard Langelier.

### 2) SRB Pie-IX

- SRB Pie-IX : mise en place des mesures de mitigation

## INDICATEURS DE SUIVI

- Km de MPB dans l'arrondissement;
- Suivi de la ponctualité des autobus.

## MISE EN GARDE

L'implantation de voies réservées nécessite la réaffectation de voies de stationnement ou de circulation à l'usage exclusif du transport en commun. La mise en service de voies réservées discontinue les limites et les bénéfices associés à ce type de MPB.

## RÉFÉRENCES

- <http://www.mouvementcollectif.org/fr/tag/mesures-preferentielles-pour-bus>



ACTION

10

## AMÉNAGEMENT DES ARRÊTS D'AUTOBUS PAR L'ARRONDISSEMENT



Crédit photo : Flickr, McDonnelly

## OBJECTIFS

Améliorer la qualité des aménagements autour des arrêts d'autobus.

## CONTEXTE

La convivialité des déplacements vers les points d'embarquement et depuis les points de débarquement du réseau d'autobus est primordiale pour assurer la continuité de la chaîne de déplacements de l'ensemble des usagers des transports collectifs, y compris les personnes ayant une limitation fonctionnelle et les aînés.

- La qualité de l'accessibilité améliorera le confort des usagers du transport collectif pendant les périodes d'attente, particulièrement au cours de transferts modaux, facilitera l'embarquement et le débarquement, et améliorera le confort.
- Ces interventions sont complémentaires à l'installation d'abribus par la STM. Par la suite, l'arrondissement peut compléter l'aménagement avec des poubelles, téléphone, bancs supplémentaires, etc.

## INTERVENTIONS À METTRE EN PLACE

**1) Amélioration par l'arrondissement de l'aménagement à proximité des arrêts de bus.**

- La sélection des arrêts, où des aménagements additionnels sont possibles, est basée entre autres sur les critères suivants:
  - le nombre de montants ou descendants;
  - les conditions spécifiques du site;
  - le caractère des générateurs à proximité;
  - la sûreté des lieux.

## MAÎTRE D'OUVRAGE

Arrondissement Montréal-Nord

## AUTRE(S) PARTENAIRE(S)

- Financement
- Planification
- STM

## PORTÉE DE L'INTERVENTION

- Global
- Local
- Ponctuel

## PRINCIPALES ACTIONS LIÉES

**TCA01** Développement et bonification des aménagements piétons dans le respect des principes d'accessibilité universelle

**TCA02** Bonification de l'offre de mobilier urbain

**TCA07** Ajustement de l'offre en transport collectif de la STM

- La sélection des arrêts devra être faite en coordination entre la STM et l'arrondissement. L'arrondissement de Montréal-Nord peut contribuer à l'amélioration des arrêts d'autobus en ajoutant ou en permettant l'ajout :
- de bancs extérieurs;
- d'un éclairage sécuritaire;
- de poubelles;
- de téléphones publics (accès au 911);
- de bornes d'information;
- d'aménagements paysagers.

L'aménagement du mobilier urbain doit se faire en respectant les principes de l'accessibilité universelle : absence d'obstacles pouvant nuire à l'embarquement, au débarquement ou à l'utilisation de l'abribus, largeur des trottoirs adéquates, sécurité des aires d'attente, etc. Le mobilier urbain doit être localisé de manière à assurer un corridor libre de marche en bordure des bâtiments, et de façon à permettre le déploiement de la rampe d'embarquement de l'autobus, en plus d'être exempt de tout obstacle (largeur selon le type de rue, minimum de 1,7 m).

**Coût global prévisionnel: À définir en fonction des aménagements**

### INDICATEURS DE SUIVI

- Nombre d'arrêts aménagés
- Nombre de plainte des citoyens (diminution)

### MISE EN GARDE

Bien que l'arrondissement prenne en charge l'aménagement des arrêts d'autobus, les interventions doivent être conformes aux normes d'aménagement en vigueur à la STM.

### RÉFÉRENCES

- « Guide d'aménagement pour le transport en commun », STM, Montréal, 2007
- Charte du piéton – Plan de transport de Montréal;
- « Quartiers verts – guide d'aménagement durable des rues de Montréal – Fascicule 1 », Direction des transports, Ville de Montréal, avril 2013, 194 pages Téléchargeable : [http://ville.montreal.qc.ca/portal/page?\\_pageid=8957,99661611&\\_dad=portal&\\_schema=PORTAL](http://ville.montreal.qc.ca/portal/page?_pageid=8957,99661611&_dad=portal&_schema=PORTAL)



ACTION

11

## BONIFICATION DU SERVICE D'AUTOPARTAGE ET DE VÉHICULES EN LIBRE-SERVICE



Crédit photo : Communauto / Ammodero (Flickr)

### OBJECTIFS

- Développer les modes alternatifs à l'automobile individuelle;
- Améliorer le service d'autopartage dans le secteur;
- Soutenir le déploiement des véhicules électriques;
- Réduire la dépendance à l'automobile

### CONTEXTE

Combinée avec les autres modes de transport alternatifs (la marche, le vélo, les transports en commun), la voiture en autopartage remplace environ 8 à 10 automobiles (source: Communauto).

Actuellement, seul le service d'autopartage Communauto est disponible dans l'arrondissement. Communauto dispose de deux stations ouvertes depuis novembre 2009. Le service Communauto permet aux abonnés de réserver un véhicule pour quelques heures à une journée. Les abonnés après avoir réservé le véhicule via Internet ou par téléphone doivent récupérer leur véhicule à un stationnement fixe (système de boîte à clés).

Un autre service est présent sur l'île de Montréal, mais pas dans l'arrondissement de Montréal-Nord. Il s'agit du service de véhicules en libre-service permettant l'utilisation d'une automobile pour de courts déplacements, sans devoir retourner l'automobile au point initial du trajet, pourvu que celle-ci demeure dans la zone desservie. Les deux entreprises de véhicules en libre-service implantés à Montréal sont Car2Go et Auto-mobile. Les véhicules disponibles sont soit à essence, hybrides ou entièrement électrique.

À noter, au printemps 2015, la ville de Montréal a lancé un appel d'intérêt international en vue d'implanter un système de véhicules en libre-service électriques.

### MAÎTRE D'OUVRAGE

- Communauto
- Car2go
- Montréal-Nord

### AUTRE(S) PARTENAIRE(S)

- Financement
- Planification

### PORTÉE DE L'INTERVENTION

- Global
- Local
- Ponctuel

### PRINCIPALES ACTIONS LIÉES

**SDQV11** Adoption d'une politique de transport durable à l'intention des employés de l'arrondissement

**SDQV14** Encouragement à l'utilisation de véhicules moins énergivores

## INTERVENTIONS À METTRE EN PLACE

### 1) Poursuite du développement de l'autopartage dans l'arrondissement

- Réserver d'autres places de stationnement hors rue et sur rue pour les véhicules en autopartage. Un emplacement pourrait être aménager au niveau de l'hôtel de ville;
- Inciter les pôles générateurs (établissements scolaires, commerces) à louer des places de stationnement dédiés à l'autopartage afin de faciliter la mise en place de nouvelles stations,

### 2) Autorisation par l'arrondissement à l'implantation des services de véhicules en libre-service sur le territoire de l'arrondissement

### 3) Obligation de places de stationnements pour l'autopartage dans les grands projets de condo (en lien avec les promoteurs immobiliers)

## INDICATEURS DE SUIVI

- Nombre d'abonnés;
- Nombre de stations et/ou de véhicules disponibles.

## MISE EN GARDE

Dans le cas de véhicule électrique, il faut s'assurer que les bornes de recharges pour véhicules électriques soient accessibles à tous, tant par leurs caractéristiques que leur implantation.

## RÉFÉRENCES

- Politique de stationnement de la Ville de Montréal;
- Communauto;
- Car2Go.



## 5 AXE 2 : 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.

La qualité de vie liée à la mobilité touche 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.).

### 5.1 Présentation des faits-saillants du portrait et du diagnostic

#### 5.1.1 Sécurité routière

Certains endroits, rues et intersections ont été identifiés, comme étant non sécuritaires à plusieurs reprises par des participants aux rencontres de quartier, lors de l'atelier de travail sur le diagnostic et de la soirée d'échange :

- › Il existe des problèmes de sécurité autour de plusieurs écoles de l'arrondissement, notamment avec le stationnement en double file des parents pour déposer leurs enfants au plus près de l'entrée;

Plusieurs intersections sont considérées comme étant non sécuritaires en raison de la circulation et le manque de visibilité.

Le diagnostic a permis de mettre en avant une problématique de visibilité aux intersections. En effet, des véhicules se stationnent à l'intérieur de la zone de 5 m où le stationnement est interdit aux abords des intersections.

#### 5.1.2 Modération de la vitesse – qualité de vie

Certains axes routiers apparaissent comme problématiques du point de vue de la circulation, avec la présence de congestion routière aux périodes de pointe. La congestion est principalement constatée sur les liens assurant une liaison avec les autres arrondissements, comme les boulevards Pie-IX, Henri-Bourassa, Léger, Lacordaire et Maurice-Duplessis. Les problèmes de congestion sur des artères entraînent l'utilisation des rues locales adjacentes à des fins de transit. En effet, dans Montréal-Nord, la trame de rue (orientation du réseau de voirie, tracé du boulevard Henri-Bourassa) et la concentration de la circulation sur les boulevards Pie-IX et Henri-Bourassa font en sorte que la circulation d'échanges peut déborder sur le réseau local avec tous les inconvénients que ce type de circulation amène dans les quartiers (bruit, pollution, insécurité routière). Le quadrilatère Pie-IX/Amos/Lacordaire/Amiens semble souffrir de transit dans les rues locales.

L'aménagement urbain a des impacts sur la qualité de vie des résidents. 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. Ainsi, l'aménagement urbain et les infrastructures de transport doivent être conçus afin de favoriser l'usage des modes de transport actifs et collectifs, tout en autorisant la circulation sécuritaire des véhicules dans les quartiers résidentiels.

Depuis la loi 42 modifiant le Code de la Sécurité routière et adoptée le 21 décembre 2007 par l'Assemblée nationale, les municipalités québécoises peuvent modifier les limites de vitesse des rues collectrices et locales à 40 km/h, et à 30 km/h aux abords des établissements scolaires et parcs.

La maîtrise de la vitesse a comme enjeu majeur de mieux prendre en compte les usagers vulnérables tels que les piétons ou les cyclistes, et de réduire la circulation automobile.

Un simple panneau n'induit pas une diminution de la vitesse pratiquée par les automobilistes. Ainsi lorsque la vitesse affichée n'est pas appropriée au milieu et aux caractéristiques de la route, celle-ci n'est pas respectée par les conducteurs. Les caractéristiques géométriques de la route telle que la largeur de la chaussée pavée, le nombre de voies, le dégagement latéral, la qualité de la chaussée et la présence de stationnement auront des impacts sur la vitesse pratiquée. Ainsi, une largeur considérable de la chaussée ou la présence de plus d'une voie dans chaque direction, procure un sentiment de confort et une grande sensation de sécurité au conducteur. De plus, la présence de stationnements sur rue réduit le champ de vision du conducteur et attire son attention sur la possibilité qu'un événement se produise et implique généralement une réduction de la vitesse affichée. Les aménagements situés à proximité du tronçon routier, de même que l'environnement immédiat, peuvent également inciter le conducteur à adopter une vitesse en conséquence. Des mesures de modération de la vitesse doivent être aménagées afin que la limitation de vitesse soit respectée.

L'arrondissement de Montréal-Nord dispose de plusieurs dispositifs de modération de la circulation au niveau des rues locales et à proximité des parcs.

### 5.1.3 Gestion de la demande

La gestion de la demande a pour objectif d'inciter les citoyens et les travailleurs à choisir un mode alternatif à l'automobile solo pour se déplacer vers et depuis l'arrondissement. Elle vise à modifier les comportements des individus dans leurs choix modaux par des actions ne portant pas sur une gestion de l'offre, mais bien sur une meilleure utilisation de l'offre existante.

Les centres de gestion des déplacements (CGD) accompagnent les entreprises et les institutions dans la mise en place de plans de mobilité durable dans l'objectif de diminuer l'utilisation de l'autosolo grâce à des alternatives de transports collectifs (métro, autobus, train, covoiturage) et de transports actifs (marche, vélos) adaptées aux besoins des entreprises.

Certains établissements, institutions de l'arrondissement ont fait appel au centre de gestion des déplacements, Voyagez Futé, pour élaborer leurs plans de mobilité durable. On note notamment l'Hôpital Marie-Clarac.

L'arrondissement de Montréal-Nord a reçu le prix de reconnaissance Leader en transport durable Proactivité remis par Voyagez Futé et le Centre de gestion des déplacements (CGD) de Développement économique Saint-Laurent en septembre 2014<sup>4</sup>. Ils décernent annuellement les prix de reconnaissance Leaders en transport durable à des entreprises et institutions qui au cours de l'année ont mis en place des initiatives remarquables pour encourager l'utilisation des alternatives à l'automobile solo dans leur organisation.

Par ailleurs, il est important de mentionner le programme de Vélo-Québec intitulé « À pied, à vélo, ville active » et dont l'objectif est de favoriser les déplacements actifs et sécuritaires à proximité des écoles. Vélo-Québec collabore avec l'arrondissement et élaborera un plan de déplacement scolaire touchant l'ensemble des écoles primaires de l'arrondissement

<sup>4</sup> <http://www.voyagezfute.ca/prix-leaders-en-transport-durable#sthash.imD3nlxJ.dpuf>

## 5.2 Interventions – Sécurité des déplacements et qualité de vie (SDQV)

Le transport génère des nuisances qui touchent directement la santé et la qualité de vie des Montréalais. Il s'agit de faire évoluer les mentalités des résidents, de réduire la dépendance à l'automobile et de favoriser l'usage collectif de l'automobile via le développement du covoiturage et de l'autopartage. La qualité de vie des résidents passe également par une amélioration de la sécurité routière, mais également par un meilleur partage de l'espace entre les usagers.

Les interventions suivantes sont détaillées dans les fiches :

- › **SDQV01** Amélioration de la sécurité des intersections
- › **SDQV02** Mise en place d'une stratégie particulière au niveau des établissements scolaires et des garderies
- › **SDQV03** Mise en place d'une stratégie particulière au niveau des parcs
- › **SDQV04** Réduction des conflits piétons/vélos et vélos/autobus sur le boulevard Gouin et le long des berges
- › **SDQV05** Mise en place de mesures de modération de la circulation dans les rues locales
- › **SDQV06** Sensibilisation au respect du Code de la route auprès des citoyens
- › **SDQV07** Veille sur les pratiques émergentes pour les rues locales
- › **SDQV08** Mise en œuvre de la politique de déneigement de la Ville de Montréal
- › **SDQV09** Création de «quartiers verts» favorisant la mobilité durable
- › **SDQV10** Réduction des îlots de chaleur
- › **SDQV11** Adoption d'une politique de transport durable à l'intention des employés de l'arrondissement
- › **SDQV12** Incitation chez les grands employeurs à se doter d'une politique encourageant la mobilité durable
- › **SDQV13** Information et sensibilisation sur les nouvelles interventions mises en place dans le cadre du Plan local de déplacements
- › **SDQV14** Encouragement à l'utilisation de véhicules moins énergivores.





ACTION

01

## AMÉLIORATION DE LA SÉCURITÉ DES INTERSECTIONS



Crédit photo : Google Street View

## OBJECTIFS

- Améliorer la sécurité routière, en particulier celle des piétons.

## CONTEXTE

Certaines intersections munies de feux de signalisation apparaissent comme difficiles à traverser pour les piétons et/ou non sécuritaires. C'est le cas notamment des intersections: Saint-Michel/Fleury, Saint-Michel/Henri-Bourassa, Henri-Bourassa/Saint-Vital, Pie-IX/Charleroi, Henri-Bourassa/Lacordaire, Henri-Bourassa/Désy et Lacordaire/Charleroi. Ces difficultés peuvent être causées par la configuration de l'intersection, une distance à traverser trop grande considérant le temps de traversée alloué, la difficulté d'évaluer le temps disponible pour traverser, des mouvements de véhicules en conflits avec les piétons, l'absence ou l'aménagement insuffisant d'un îlot, etc.

De plus, il existe actuellement une problématique de visibilité aux intersections de l'arrondissement causée par le non-respect de l'interdiction de se stationner à moins de 5 m d'une intersection. Cette problématique est un enjeu pour la sécurité des déplacements des piétons notamment des piétons vulnérables dont les enfants. Une meilleure application de ce règlement permettrait d'améliorer la sécurité aux intersections. Le respect de cette réglementation peut être effectué par un meilleur contrôle policier, mais également par la mise en place d'aménagement physique limitant le stationnement.

Enfin, plusieurs résidences pour personnes âgées sont situées dans le nord-est de l'arrondissement, notamment le long du boulevard Gouin. Les abords des résidences pour personnes âgées ne disposent pas de mesures de modération de la circulation. Le temps de traversée alloué aux piétons est perçu comme insuffisant pour franchir notamment les carrefours larges aux feux de signalisation situés sur le boulevard Henri-Bourassa à proximité des résidences pour personnes âgées.

Ainsi, l'amélioration de la sécurité des intersections apparaît comme l'un des enjeux principaux du PLD pour l'Arrondissement de Montréal-Nord.

## MAÎTRE D'OUVRAGE

Arrondissement Montréal-Nord

## AUTRE(S) PARTENAIRE(S)

- Financement
- Planification

## PORTÉE DE L'INTERVENTION

- Global
- Local
- Ponctuel

## PRINCIPALES ACTIONS LIÉES

**TCA01** Développement et bonification des aménagements piétons dans le respect des principes d'accessibilité universelle

**TCA02** Bonification de l'offre de mobilier urbain

## COÛT PRÉVISIONNEL DÉTAILLÉ

- Saillies : 20 000\$ à 25 000\$;
- Feux : 100 000\$;
- Feux piétons : 5 000\$.

## INTERVENTIONS À METTRE EN PLACE

### 1) Mise en place d'un programme d'amélioration de la sécurité des traverses piétonnières

- Prioriser les traverses piétonnières accidentogènes;
- Réviser les emplacements. Les aménagements à prévoir ne sont pas les mêmes en fonction du type de traverse.
- Aménager les traverses piétonnières afin de les rendre plus sécuritaires: marquage plus clair des traverses piétonnières, ajout de délinéateurs centraux, et ajout d'un feu de circulation ou de saillies (après études spécifiques), demande de révision de la signalisation actuelle du MTQ qui est déficiente, alignement des traverses avec les corridors piétonniers et les bateaux-pavés, éclairage suffisant, augmentation de la visibilité par l'élimination d'éléments cachant la vue dans la zone de 5 m de l'intersection;
- Entretenir le marquage au sol visible et de bonne qualité.

**Coût global prévisionnel: \$\$\$**

### 2) Aménagement des intersections les plus accidentogènes en se basant sur les meilleures pratiques de la Ville de Montréal pour les traverses avec feux

- Installer des feux piétonniers et un intervalle de protection pour les piétons selon la norme préparée par la Direction des transports;
- Introduire des phases de traverses piétonnières exclusives dans le cycle des feux de circulation (si les études techniques d'ingénierie le recommandent) et des feux à décompte numérique;
- Procéder à des aménagements physiques tels des îlots de refuge pour piétons.

**Coût global prévisionnel: \$\$\$**

### 3) Sécurisation des intersections par un dégagement de 5 m des coins de rue et de part et d'autre d'un passage piétonnier

- Améliorer la visibilité par un dégagement suffisant aux abords des intersections;
- Interdire le stationnement sur une distance de 5 m;
- Favoriser les saillies de trottoirs engazonnés pour diminuer les distances de traversée et modérer la circulation sur les axes à proximité des écoles, stations de métro, zones commerciales ou résidentielles.
- Assurer que les plantes décoratives et le mobilier ne nuisent pas à la visibilité (mesurer les distances de visibilité avant l'implantation de mobilier urbain notamment en tenant compte des personnes de petites tailles).

**Coût global prévisionnel: \$\$\$**

### 4) Mise aux normes des feux en tenant compte de tous les usagers de la route, notamment des spécificités des personnes âgées, des personnes handicapées et des personnes à mobilité réduite

La mise aux normes des feux permettra d'améliorer la sécurité des traverses piétonnières, particulièrement à proximité des résidences de personnes âgées. Les interventions sont les suivantes:

- Ajuster le temps de traverse des piétons des feux à décompte numérique près des générateurs d'activité fréquentés par les personnes âgées ou à mobilité réduite et si les analyses effectuées le justifient;
- Ajouter un affichage du décompte de temps de traversée;
- Implanter des feux sonores pour les personnes malvoyantes. Ces signaux sonores permettent aux personnes ayant une déficience visuelle de garder un repère auditif afin de maintenir leur ligne de déplacement.

## INTERVENTIONS À METTRE EN PLACE (SUITE)

### 5) Utilisation de l'outil d'audit de potentiel piétonnier actif sécuritaire (PPAS) de la Direction de santé publique de Montréal

L'audit de potentiel piétonnier actif sécuritaire (PPAS) permet d'évaluer dans quelle mesure un trajet, un quartier ou une intersection est favorable ou non à la marche, en terme de confort, de sécurité et de fonctionnalité. La grille d'observation du PPAS permet de recueillir des données sur un tronçon de rue et son intersection et d'en tracer un portrait de l'environnement du marcheur.

Grâce aux données précises qu'il fournit, le PPAS permet d'identifier les sites problématiques nécessitant des interventions pour améliorer le confort et la sécurité des piétons.

Voyagez-Futé a réalisé pour l'arrondissement de Montréal-nord un diagnostic PPAS. Le secteur entourant le boulevard industriel a été identifié ainsi que le secteur Marie-Clarac. Les résultats seront disponibles au cours de l'automne 2015.

**Coût global prévisionnel: \$**

### INDICATEURS DE SUIVI

- Nombre de collisions impliquant un piéton;
- Nombre d'intersections sécurisées.

## RÉFÉRENCES

- Charte des piétons, Plan de transport de Montréal, 2006 ;
- « Guide canadien d'aménagement des rues conviviales », ATC, Ottawa, 1998;
- Normes du MTQ - « Tome V - Signalisation routière », Québec : Les publications du Québec, Ministère des Transports, 2012.
- « Rapport et recommandations - examen public - La traversée de la rue : Comment accroître la sécurité et le confort des piétons? », rapport déposé au conseil municipal le 23 septembre 2013 et au conseil d'agglomération le 26 septembre 2013, Commission permanente sur le transport et les travaux publics.
- Outil PPAS : [http://www.dsp.santemontreal.qc.ca/dossiers\\_thematiques/environnement\\_urbain/thematiques/audit\\_de\\_potentiel\\_pietonnier\\_actif\\_securitaire/documentation.html](http://www.dsp.santemontreal.qc.ca/dossiers_thematiques/environnement_urbain/thematiques/audit_de_potentiel_pietonnier_actif_securitaire/documentation.html)





ACTION  
**02**

## MISE EN PLACE D'UNE STRATÉGIE PARTICULIÈRE AU NIVEAU DES ÉTABLISSEMENTS SCOLAIRES ET DES GARDERIES



Signature particulière près des écoles, Arrondissement Rosemont La-petite-Patrie  
Crédit photo : CIMA+

### OBJECTIFS

- Améliorer la sécurité des déplacements aux abords des écoles

### CONTEXTE

L'arrondissement de Montréal-Nord compte de nombreuses garderies, dix-sept écoles primaires et sept écoles secondaires. La vitesse affichée est de 30 km/h aux abords des écoles et la plupart d'entre elles signalées par des corridors scolaires.

Or, il existe des problèmes de sécurité autour de plusieurs écoles et garderies de l'arrondissement, notamment avec le stationnement en double file des parents pour déposer leurs enfants au plus près de l'entrée.

De plus, il existe peu de signalisation et d'aménagement spécifiques aux abords des écoles qui permettrait aux enfants d'identifier clairement le circuit à emprunter et surtout aux automobilistes de modérer leur vitesse dans les corridors scolaires. Ces problématiques ne sont pas exhaustives et ne concernent pas l'intégralité des établissements. Un diagnostic doit être réalisé pour chacun des établissements. L'implantation d'une signature visuelle et physique pour ces zones contribuera à la sensibilisation des automobilistes et la sécurisation des interactions entre la rue et l'école.

### INTERVENTIONS À METTRE EN PLACE

#### 1) Mise en place d'un programme de sécurisation des abords des établissements scolaires et garderies.

Ce programme est constitué de six (6) étapes :

Étape 1. Stratégie - priorisation des établissements

### MAÎTRE D'OUVRAGE

Arrondissement Montréal-Nord

### AUTRE(S) PARTENAIRE(S)

- Financement
  - Ville de Montréal
- Planification
  - Ville de Montréal
  - SPVM
  - Vélo Québec

### PORTÉE DE L'INTERVENTION

- Global
- Local
- Ponctuel

### PRINCIPALES ACTIONS LIÉES

**TCAO1** Développement et bonification des aménagements piétons dans le respect des principes d'accessibilité universelle

**TCAO2** Bonification de l'offre de mobilier urbain

- Le choix des établissements à retenir (en fonction de la priorisation apportée ou sur la base du volontariat);
- Identification des établissements priorités.

#### Étape 2. Collecte des données

- Transmission d'un questionnaire à la direction de l'établissement;
- Visite sur le terrain et relevés complémentaires (débits, vitesse, visibilité, etc.);

#### Étape 3. Établissement du portrait et du diagnostic

- Analyse des problématiques et recommandations réparties en trois volets:
  - Volet stationnement;
  - Volet circulation;
  - Volet corridor scolaire.

#### Étape 4. Identification des solutions

- Identification des solutions pour chacun des volets;
- Rédaction du rapport d'analyse et des plans.

Volet	Interventions possibles
Stationnement	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Mise en place d'espaces « débarcadère-15 min »;</li> <li>- Identification, à l'aide d'une bande jaune sur la bordure du trottoir, de la zone d'autobus scolaire;</li> <li>- Installation d'une signalisation d'arrêt interdit aux abords des supports à vélo pour permettre un meilleur accès;</li> <li>- En accord avec la direction de l'école, mise en place d'embarquement-débarquement dans la cour de l'école des élèves transportés en autobus scolaire.</li> </ul>
Circulation	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Rétrécissement de la chaussée avec un lignage (bandes hachurées ou ligne continue);</li> <li>- Identification de la zone scolaire;</li> <li>- Signalisation dynamique de la zone scolaire installée sur une potence;</li> <li>- Afficheur de vitesse sur les artères;</li> <li>- Aménagement de saillies aux intersections;</li> <li>- Fermeture de la ruelle pour éviter le transit.</li> </ul>
Corridor scolaire	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Identification des corridors scolaires;</li> <li>- Amélioration du marquage des passages piétonniers aux intersections le long des corridors scolaires;</li> <li>- Mise en place d'un marquage permanent des passages d'écoliers jaunes;</li> <li>- Aménagement de saillies aux abords du passage d'écoliers;</li> <li>- Ajout d'une signalisation dynamique aux abords des passages d'écoliers;</li> <li>- Ajout de supports à vélos;</li> <li>- Possibilité d'implanter un service de type «trottibus» afin d'offrir une alternative sécuritaire pour le trajet domicile-école et diminuer le nombre de véhicules circulant aux abords des écoles.</li> </ul>

La liste des interventions est présentée ici à titre indicatif. Un diagnostic détaillé de chaque garderies et établissements scolaires est nécessaire avant de choisir les interventions à mettre en oeuvre.

#### Étape 5. Mise en place des mesures

Étape 6. Réalisation de nouveaux relevés terrain suite à l'installation des mesures recommandées et ajustement des mesures, si nécessaire.

**Coût global prévisionnel : \$\$**

### **INDICATEURS DE SUIVI**

- Vitesse pratiquée versus affichée ;
- Nombre d'établissements scolaires/garderies complétées.

### **MISE EN GARDE**

Souvent, pour les usagers de la rue et les résidents du quartier, une mesure n'est valable que si elle est perçue comme efficace et pourvu qu'elle ne crée pas de situation indésirable. En effet, lorsqu'on plante des mesures d'apaisement de la circulation, il importe de s'assurer le plus possible que :

- Le problème de transit et/ou de vitesse n'est pas déplacé sur une autre rue locale et que les voies de circulation connexes ont la capacité d'absorber le report véhiculaire ;
- L'accessibilité des résidents est maintenue ;
- L'entretien ne doit pas être gêné (balayage, déneigement) ;
- Les services d'utilité publique (ordures, police) et les services de transports en commun pourront encore fonctionner efficacement ;
- Les services d'urgence ont toujours un accès dans toute la zone ;
- Les modes non motorisés ne doivent pas être gênés par les mesures mises en place.

À noter également que la mise en place de certaines mesures d'apaisement de la circulation peut empiéter sur le stationnement sur rue.

### **RÉFÉRENCES**

- « Quartiers verts - guide d'aménagement durable des rues de Montréal - Fascicule 1 », Direction des transports, Ville de Montréal, avril 2013, 194 pages Téléchargeable : [http://ville.montreal.qc.ca/portal/page?\\_pageid=8957,99661611&\\_dad=portal&\\_schema=PORTAL](http://ville.montreal.qc.ca/portal/page?_pageid=8957,99661611&_dad=portal&_schema=PORTAL)





ACTION

03

## MISE EN PLACE D'UNE STRATÉGIE PARTICULIÈRE AU NIVEAU DES PARCS



Parc Oscar

Crédit photo: Arrondissement de Montréal-Nord

### OBJECTIFS

- Améliorer la sécurité des déplacements aux abords des parcs.

### CONTEXTE

L'arrondissement de Montréal-Nord compte de nombreux parcs. La vitesse affichée est de 30 km/h aux abords des parcs. Les dispositifs de modération de la circulation sont limités à quelques axes résidentiels et près des parcs. Les dispositifs de modération sont parfois insuffisants afin d'assurer la sécurité aux abords des parcs. De plus, la signalisation n'est pas toujours adéquate afin de bien informer les automobilistes de la présence d'un parc.

Ces problématiques ne sont pas exhaustives et ne concernent pas l'intégrité des parcs. Un diagnostic doit être réalisé pour chacun des emplacements. L'implantation d'une signature visuelle et physique pour ces zones contribuera à la sensibilisation des automobilistes et la sécurisation des interactions entre la rue et le parc.

### INTERVENTIONS À METTRE EN PLACE

#### 1) Mise en place d'un programme de sécurisation des abords des parcs. Ce programme est constitué de six (6) étapes :

Étape 1. Choix d'un parc ;

Étape 2. Diagnostic et observation des problématiques sur le terrain et relevés complémentaires ;

Étape 3. Analyse des problématiques et recommandations ;

Étape 4. Validation auprès des intervenants ;

Étape 5. Mise en place des mesures ;

### MAÎTRE D'OUVRAGE

Arrondissement Montréal-Nord

### AUTRE(S) PARTENAIRE(S)

Financement

Planification

- SPVM
- Vélo Québec

### PORTÉE DE L'INTERVENTION

Global

Local

Ponctuel

### PRINCIPALES ACTIONS LIÉES

**TCA01** Développement et bonification des aménagements piétons dans le respect des principes d'accessibilité universelle

**TCA02** Bonification de l'offre de mobilier urbain

Étape 6. Nouveaux relevés terrain à la suite de l'installation des mesures recommandées et ajustement des mesures, s'il y a lieu.

### **Coût global prévisionnel: \$\$**

Ces étapes seront réalisées en étroite collaboration avec le service qui gère les parcs et les espaces verts de l'arrondissement.

### **INDICATEURS DE SUIVI**

- Vitesse pratiquée versus affichée ;
- Nombre de parcs complétés.

### **MISE EN GARDE**

Souvent, pour les usagers de la rue et les résidents du quartier, une mesure n'est valable que si elle est perçue comme efficace et pourvu qu'elle ne crée pas de situation indésirable. En effet, lorsqu'on plante des mesures d'apaisement de la circulation, il importe de s'assurer le plus possible que :

- Le problème de transit et/ou de vitesse n'est pas déplacé sur une autre rue locale et que les voies de circulation connexes ont la capacité d'absorber le report véhiculaire ;
- L'accessibilité des résidents est maintenue ;
- L'entretien ne doit pas être gêné (balayage, déneigement) ;
- Les services d'utilité publique (ordures, police) et les services de transports en commun pourront encore fonctionner efficacement ;
- Les services d'urgence ont toujours un accès dans toute la zone ;
- Les modes non motorisés ne doivent pas être gênés par les mesures mises en place.

À noter également que la mise en place de certaines mesures d'apaisement de la circulation peut empiéter sur le stationnement sur rue.

### **RÉFÉRENCES**

- « Quartiers verts - guide d'aménagement durable des rues de Montréal - Fascicule 1 », Direction des transports, Ville de Montréal, avril 2013, 194 pages Téléchargeable : [http://ville.montreal.qc.ca/portal/page?\\_pageid=8957,99661611&\\_dad=portal&\\_schema=PORTAL](http://ville.montreal.qc.ca/portal/page?_pageid=8957,99661611&_dad=portal&_schema=PORTAL)



ACTION

04

## RÉDUCTION DES CONFLITS PIÉTONS/VÉLOS ET VÉLOS/AUTOBUS SUR LE BOULEVARD GOUIN ET LE LONG DES BERGES



Crédit photo : ClMA+

### OBJECTIFS

- Améliorer la qualité d'aménagement pour sécuriser les déplacements tous modes, et augmenter le sentiment de sécurité.

### CONTEXTE

Au niveau du lien cyclable le long des berges et du boulevard Gouin, plusieurs problématiques ont été identifiées :

- Le chevauchement de la piste cyclable et du trottoir sur certains segments du boulevard Gouin entraînent des conflits piétons-cyclistes ;
- Les autobus passent près des cyclistes qui empruntent la piste cyclable sur le boulevard Gouin dans le secteur Est ;
- Selon les intervenants, la rue et la piste cyclable sont trop étroites, ce qui fait que les autobus et les voitures coupent souvent la voie cyclable ;
- Plusieurs intervenants cyclistes souhaiteraient des bornes de protection sur le boul. Gouin et que les pistes cyclables, en général, soient mieux entretenues.

De plus, dans le cadre de la mise en place du Parcours Gouin, un travail inter arrondissement est nécessaire afin d'uniformiser les mesures d'un arrondissement à l'autre.

### INTERVENTIONS À METTRE EN PLACE

#### 1) Réalisation d'une étude de sécurisation du lien cyclable.

Cette étude est composée de trois étapes.

Étape 1. Collecte des données. L'arrondissement devra réaliser des comptages des différents usagers de la route (cyclistes, piétons, automobiles, autobus), et des marches exploratoires, avec un regard d'accessibilité universelle, afin d'identifier les problématiques propres au site. Il devra également réaliser des relevés

### MAÎTRE D'OUVRAGE

Arrondissement Montréal-Nord

### AUTRE(S) PARTENAIRE(S)

- Financement
  - Ville de Montréal
- Planification
  - Ville de Montréal

### PORTÉE DE L'INTERVENTION

- Global
- Local
- Ponctuel

terrain concernant la visibilité et les secteurs sujets non sécuritaires.

Étape 2. Réalisation du portrait et du diagnostic. Ce portrait et diagnostic devra comprendre une analyse des aménagements existants (géométrie et usage), des observations terrain, ainsi qu'une analyse de la sécurité routière (analyse de la base de données sur les accidents pour les cinq dernières années). Un bilan des dysfonctionnements sera dressé.

Étape 3. Réalisation de l'étude des solutions. Différents scénarios de réaménagement et de sécurisation du lien seront proposés et analysés. Une estimation des travaux devra également être prévue.

### **INDICATEURS DE SUIVI**

- Nombre de plaintes;
- Diminution des accidents.



ACTION

05

## MISE EN PLACE DE MESURES DE MODÉRATION DE LA CIRCULATION DANS LES RUES LOCALES



Îlot permettant de sécuriser la traverse et ralentir la circulation



Dos d'âne sur une rue locale



Traverse piétonne avec avancée de trottoir et asphalte colorée

Crédit photo : Guide des quartiers verts, ville de Montréal

### OBJECTIFS

- Améliorer la sécurité routière, particulièrement celle des piétons et des cyclistes.
- Adapter les mesures de modération de la circulation au milieu et au profil de la rue.
- Favoriser les mesures de modération de la circulation dans les rues locales ciblées où le risque de transit et/ou de vitesse élevée est présent.

### CONTEXTE

La présence de transit dans les rues locales est essentiellement liée aux problèmes de congestion sur le réseau supérieur. L'analyse des vitesses affichées versus les vitesses pratiquées montre que la vitesse pratiquée n'est pas toujours plus élevée que la limite et qu'il peut parfois s'agir de perceptions. Toutefois, un sentiment d'insécurité, qui s'explique notamment par la largeur des rues, peut être ressenti par les citoyens.

Actuellement, peu de mesures de modération de la circulation existent sur le territoire de l'arrondissement. Seuls des brigadiers statiques (appelés également bollards flexibles) ont été installés à quelques endroits stratégiques de l'arrondissement. La rue Charlevoix a été aménagée récemment avec des traverses piétonnes colorées et des saillies de trottoir.

### INTERVENTIONS À METTRE EN PLACE

#### 1) Mise en place d'une grille d'évaluation des mesures d'apaisement de la circulation

L'arrondissement souhaite se doter d'un processus de gestion des demandes des citoyens relatives à la circulation. Ce processus permet de définir la pertinence ou non de la mise en place de mesures de modération de la circulation sur un axe en fonction des critères géométriques, des débits, des vitesses pratiquées, ainsi que de la présence de générateur d'activité fréquenté par des piétons. Les mesures d'apaisement de la circulation doivent être adaptées au milieu et au profil de la rue.

### MAÎTRE D'OUVRAGE

Arrondissement Montréal-Nord

### AUTRE(S) PARTENAIRE(S)

- Financement
- Planification

### PORTÉE DE L'INTERVENTION

- Global
- Local
- Ponctuel

### COÛT PRÉVISIONNEL DÉTAILLÉ

- Bollards : environ 250\$/unité
- Dos d'âne : entre 4000\$ et 6000\$
- Saillies de trottoir : entre 20000\$ et 25000\$

La grille permet d'évaluer les demandes citoyennes en quatre étapes à l'aide de certains critères :

1. Traitement préliminaire de la demande: Hiérarchie du tronçon demandé, route de service d'urgence, route de transit pour le transport lourd ;
2. Confirmation de la problématique: Débits véhiculaires, longueur du tronçon, vitesses mesurées ;
3. Traitement particulier : site particulier nécessitant un traitement différent ;
4. Recommandations et interventions: études de circulation, accord des résidents, adoption, implantation, suivi et évaluation des mesures.

**Coût global prévisionnel : \$**

## 2) Implantation de mesures d'apaisement de la circulation

- Si l'axe répond aux critères définis dans la grille d'évaluation des mesures d'apaisement de la circulation, des mesures peuvent être mises en place ;
- Avant la mise en place des mesures, une étude de circulation et de sécurité doit être menée afin de valider la fonctionnalité de la rue, ainsi que définir les impacts potentiels sur l'accessibilité en général et en particulier pour les véhicules d'urgence et les autobus ;
- Évaluer les propositions d'aménagement par un comité technique constitué de représentants de l'arrondissement, du SPVM, du SIM et des groupes de citoyens concernés ;
- Choisir les mesures de modération appropriées aux caractéristiques du milieu et produisant les effets escomptés ;
- Assurer un suivi des mesures mises en place (relevés avant et après).

**Coût global prévisionnel : \$\$**

## INDICATEURS DE SUIVI

- Nombre de mesures de modération mises en place ;
- Nombre de plaintes ;
- Relevés de vitesse avant et après ;
- Comptage véhiculaire.

## MISE EN GARDE

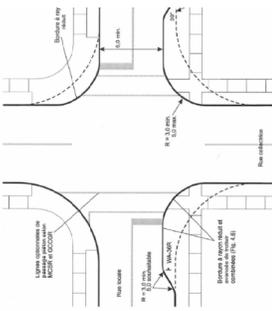
Souvent, pour les usagers de la rue et les résidents du quartier, une mesure n'est valable que si elle est perçue comme efficace et pourvu qu'elle ne crée pas de situation indésirable. En effet, lorsqu'on implante des mesures d'apaisement de la circulation, il importe de s'assurer le plus possible que :

- Le problème de transit et/ou de vitesse n'est pas déplacé sur une autre rue locale et que les voies de circulation connexes ont la capacité d'absorber le report véhiculaire ;
- L'accès pour les résidents est maintenue ;
- L'entretien ne doit pas être gêné (balayage, déneigement) ;
- Les services d'utilité publique (ordures, police) et les services de transports en commun pourront encore fonctionner efficacement ;
- Les services d'urgence ont toujours un accès dans toute la zone ;
- Les modes non motorisés ne doivent pas être gênés par les mesures mises en place.

À noter également que la mise en place de certaines mesures d'apaisement de la circulation peut empiéter sur le stationnement sur rue.

## RÉFÉRENCES

- Normes du MTQ ;
- Règlements de circulation de l'arrondissement et de la Ville Centre ;
- « Guide canadien d'aménagement des rues conviviales », Association des transports du Canada, Ottawa, 1998.

Mesures d'atténuation	Description	Avantages	Inconvénients	Illustration
<b>Déviations verticales</b>				
<p><b>Intersection surélevée</b></p>	<p>Aménagement d'une intersection à un niveau plus élevé que les rues limitrophes</p>	<p>Réduit la vitesse de circulation. Diminue les conflits entre les différents usagers. Amène une meilleure définition des zones de passage pour les piétons.</p>	<p>Les coûts peuvent s'avérer élevés. Déviation potentielle du trafic dans les rues limitrophes. Légère hausse du temps d'intervention des services d'urgence</p>	 <p>Bernard Ouellet - Montréal Les types de MAAT</p>
<p><b>Avancées de trottoirs</b></p>	<p>Extension de la bordure au niveau de la chaussée, réduisant la largeur de l'une des voies de la chaussée</p>	<p>Diminution de la vitesse moyenne des automobilistes. Rehaussement de la visibilité des piétons. Réduction de la longueur de traversée.</p>	<p>Empiètement des avancées de trottoirs sur les pistes cyclables. Élimination potentielle du stationnement sur rue. Augmentation du coût de déneigement</p>	 <p>Rue Saint-Zotique, Montréal Source : CIMMA+</p>
<p><b>Bordure à rayon réduit</b></p>	<p>Modification d'un coin d'intersection en utilisant un rayon réduit, d'une valeur de 3 mètres, comparativement à 5 mètres.</p>	<p>Réduction de la vitesse des véhicules qui effectuent un virage à droite. Diminution du temps de traversée des piétons.</p>	<p>Débordement des camions lourds sur les voies adjacentes lors des manœuvres de virage</p>	

Mesures d'atténuation	Description	Avantages	Inconvénients	Illustration
<b>Entraves</b>				
<b>Brigadier mobile</b>	Balise flexible installée au centre de la chaussée pouvant aussi permettre d'y insérer de la signalisation	Mesure peu coûteuse et facile à implanter. Ne perturbe pas les déplacements des véhicules d'urgence et des autobus.	Esthétisme de la mesure Doit être retiré en période hivernale	 <p>Source : Arondissement Montréal-Nord</p>
<b>Bacs à fleur</b>	Bacs de béton ou autres matériaux, avec fleurs décoratives positionnés au milieu de la chaussée	Rehausse l'esthétisme de la rue. Réduit la vitesse car introduit un obstacle que doit contourner le conducteur. Mesure peu coûteuse	Représente un objet fixe si installé sur la chaussée. Limite la visibilité si la végétation est trop haute. Mesure saisonnière ou permanente.	 <p>Source : Ville de Mascouche</p>



ACTION

06

**SENSIBILISATION AU RESPECT DU CODE DE LA ROUTE  
DES DIFFÉRENTS USAGERS DE LA ROUTE**

Crédit photo : SPVM

**OBJECTIFS**

- Sensibiliser les usagers de la route aux bons comportements à adopter pour un partage harmonieux de la route et pour la protection des usagers les plus vulnérables.

**CONTEXTE**

Actuellement, plusieurs cas de comportement délinquant ont été constatés par des automobilistes. Il peut s'agir, entre autres, de stationnement en double file, du stationnement à moins de cinq mètres des intersections ou encore la circulation sur les voies réservées pour les autobus. Des incivilités ont également été recensées auprès des piétons et des cyclistes. Le renforcement du contrôle policier au niveau des intersections et du respect des vitesses est bénéfique à la sécurité des déplacements, car de nombreux accidents surviennent en situation d'infraction.

**INTERVENTIONS À METTRE EN PLACE****1) Réalisation de campagnes de sensibilisation en matière de sécurité**

Les contrôles policiers et les campagnes de sensibilisation porteront pour l'ensemble des usagers. Les campagnes auront pour objectifs de sensibiliser sur le partage de la route entre les différents usagers :

**Piétons**

- Incitation à traverser aux intersections et aux passages pour piétons ;
- Respect de la signalisation, des feux de circulation et des feux pour les piétons

**Cyclistes**

- Respect du Code de la route ;
- Interdiction de circuler sur les trottoirs ;

**MAÎTRE D'OUVRAGE**

Arrondissement Montréal-Nord

**AUTRE(S) PARTENAIRE(S)**

- Financement
- Planification  
- SPVM

**PORTÉE DE L'INTERVENTION**

- Global
- Local
- Ponctuel

- Respect des passages piétonniers et des feux rouges.

#### **Automobilistes**

- Respect de la vitesse notamment à la limitation à 30 km/h aux abords des écoles et des parcs ;
- Respect de la priorité aux piétons aux passages piétons ;
- Respect d'une distance de sécurité lors d'un dépassement de cycliste ;
- Respect de la réglementation de stationnement (dégagement de 5 m aux intersections et respect des heures) ;
- Respect des voies réservées ;
- Sensibilisation des citoyens à ne pas transiter par les ruelles (réserver les ruelles aux résidents).

#### **Camions de livraison**

- Respect de la réglementation de stationnement (aire de livraison et respect des heures) ;
- Interdiction des livraisons en double.

**Coût global prévisionnel : Assumé par le SPVM**

### **2) Renforcement du contrôle policier (vitesse en section courante, traversée des intersections)**

**Coût global prévisionnel : Assumé par le SPVM**

### **3) Installation d'indicateur de vitesse**

Mise en place de dispositif électronique installé sur une rue afin de sensibiliser les conducteurs à leur vitesse pratiquée tout en comparant cette dernière avec la limite de vitesse permise. Cette mesure incite les conducteurs à réduire leur vitesse, ils peuvent être permanents ou temporaires.

Ils sont préconisés en priorité aux abords des établissements scolaires où la limite de vitesse est de 30 km/h.

**Coût global prévisionnel : \$**

## **INDICATEURS DE SUIVI**

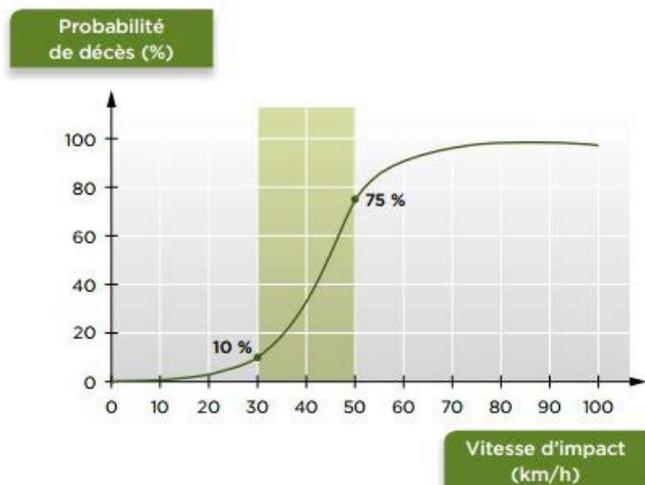
- Nombre de campagnes mises en œuvre
- Nombre d'infractions
- Respect des vitesses affichées

## **MISE EN GARDE**

Le contrôle policier est bien sûr une mesure efficace de contrôle de la vitesse, mais reste impossible à implanter en permanence sur tous les axes souhaités. D'autres mesures physiques peuvent quant à elles être mises en place de manière permanente. Ces deux interventions sont complémentaires.

## **RÉFÉRENCES**

- SPVM
- « Rapport et recommandations - examen public - La traversée de la rue : Comment accroître la sécurité et le confort des piétons ? », rapport déposé au conseil municipal le 23 septembre 2013 et au conseil d'agglomération le 26 septembre 2013, Commission permanente sur le transport et les travaux publics.

ACTION  
**07****VEILLE SUR LES PRATIQUES ÉMERGENTES POUR LA CONCEPTION  
DES RUES LOCALES**

Crédit photo : S.J. Ashton. «Pedestrian injuries: The influence of Vehicle Design», Road Safety Research and Practice, Praeger. 1981.

**OBJECTIFS**

- Apaiser la circulation automobile
- Améliorer la sécurité des déplacements actifs
- Améliorer la qualité de l'environnement urbain
- Connaître, analyser et intégrer les pratiques émergentes en matière d'apaisement de la circulation, de déplacements actifs et de qualité de l'environnement urbain, lorsque pertinent dans le contexte de l'arrondissement

**CONTEXTE**

La vitesse des véhicules est une des causes majeures de l'insécurité routière des usagers vulnérables que sont les cyclistes et les piétons. La vitesse entraîne une diminution du champ de vision et une augmentation des distances d'arrêt. De plus, elle augmente la gravité des collisions comme le démontre le graphique présenté ci-dessous. Une des pratiques émergentes à suivre est la diminution de la vitesse à 30 km/h dans les rues locales. Plusieurs arrondissements de la Ville de Montréal ont déjà franchi le pas (Outremont, Sud-Ouest, Plateau Mont-Royal) en diminuant à 30 km/h la vitesse affichée pour l'ensemble de leurs rues locales. Toutefois, cette mesure n'est pas encore validée par le MTQ.

Cette mesure est favorable auprès des personnes âgées dans des secteurs ciblés, principalement, sur les rues locales avec un risque potentiel de transit.

**INTERVENTIONS À METTRE EN PLACE****1) Réalisation d'une veille sur les pratiques émergentes pour les rues locales.**

- L'arrondissement se tiendra informé des avancés sur les pratiques et jugera au moment opportun les meilleures pratiques à mettre en place.

**MAÎTRE D'OUVRAGE**

Arrondissement Montréal-Nord

**AUTRE(S) PARTENAIRE(S)**

- Financement
- Planification
  - MTQ
  - Ville de Montréal

**PORTÉE DE L'INTERVENTION**

- Global
- Local
- Ponctuel

**PRINCIPALES ACTIONS LIÉES**

**SDQV05** Mise en place de mesures de modération de la circulation dans les rues locales.

## MISE EN GARDE

La diminution de la vitesse doit s'accompagner de mesures physiques.

Souvent, pour les usagers de la rue et les résidents du quartier, une mesure n'est valable que si elle est perçue comme efficace et pourvu qu'elle ne crée pas de situation indésirable. En effet, lorsqu'on implante des mesures d'apaisement de la circulation, il importe de s'assurer le plus possible que :

- Le problème de transit et/ou de vitesse n'est pas déplacé sur une autre rue locale et que les voies de circulation connexes ont la capacité d'absorber le report véhiculaire;
- L'accès pour les résidents est maintenue;
- L'entretien ne doit pas être gêné (balayage, déneigement);
- Les services d'utilité publique (ordures, police) et les services de transports en commun pourront encore fonctionner efficacement;
- Les services d'urgence ont toujours un accès dans toute la zone;
- Les modes non motorisés ne doivent pas être gênés par les mesures mises en place.

À noter également que la mise en place de certaines mesures d'apaisement de la circulation peut empiéter sur le stationnement sur rue.

## RÉFÉRENCES

- « Quartiers verts - guide d'aménagement durable des rues de Montréal - Fascicule 1 », Direction des transports, Ville de Montréal, avril 2013, 194 pages Téléchargeable : [http://ville.montreal.qc.ca/portal/page?\\_pageid=8957,99661611&\\_dad=portal&\\_schema=PORTAL](http://ville.montreal.qc.ca/portal/page?_pageid=8957,99661611&_dad=portal&_schema=PORTAL)



ACTION

08

## MISE EN ŒUVRE DE LA POLITIQUE DE DÉNEIGEMENT DE LA VILLE DE MONTRÉAL



Crédit photo : Simon Law, [www.flickr.com](http://www.flickr.com)

### OBJECTIFS

- Améliorer le déneigement dans les rues de l'arrondissement ;
- Sécuriser les déplacements piétons sur les trottoirs.

### CONTEXTE

Sur l'ensemble de l'arrondissement, une problématique liée au déneigement et au déglacage des rues et des trottoirs a été constatée. Les trottoirs sont mal déneigés. La déneigeuse ne peut pas circuler sur les trottoirs étroits. Il existe également un problème dans la priorisation du déneigement.

Le déneigement est un enjeu important pour permettre aux aînés, aux personnes ayant des limitations fonctionnelles et aux parents avec poussette d'effectuer leurs déplacements en hiver. Les trottoirs, les intersections, les arrêts d'autobus, l'approche des boutons d'appel des feux de signalisation et des signaux sonores doivent être déneigés et déglacés rapidement.

### INTERVENTIONS À METTRE EN PLACE

#### 1) Révision des procédures de déneigement de l'arrondissement

- Réviser la procédure de pose d'enseignes.
- Sensibiliser les employés à réduire la vitesse de circulation des Bombardiers sur le trottoir.

#### 2) Optimisation des parcours d'enlèvement de la neige et formation des opérateurs

- Offrir de la formation aux opérateurs sur les pratiques de déneigement favorisant l'accessibilité universelle ;

### MAÎTRE D'OUVRAGE

Arrondissement Montréal-Nord

### AUTRE(S) PARTENAIRE(S)

- Financement
  - Ville de Montréal
- Planification
  - Ville de Montréal

### PORTÉE DE L'INTERVENTION

- Global
- Local
- Ponctuel

### PRINCIPALES ACTIONS LIÉES

**TCA02** Bonification de l'offre de mobilier urbain

- Établir les priorités d'enlèvement de la neige en accord avec la politique de déneigement;
- Réduire le temps de déplacement vers le site Saint-Michel - optimisation du parcours de nuit.
- Prioriser le déneigement des arrêts d'autobus, des corridors scolaires et des aménagements piétons à proximité des générateurs d'activités et des résidences pour aînés.

### **3) Établissement d'une stratégie d'urgence verglas**

- Identifier les sites prioritaires pour épandage manuel lors d'un verglas;
- Concevoir une carte des endroits à sécuriser manuellement.

### **4) Obstacles sur les parcours de chenillettes**

- Identifier les nuisances sur lesquelles l'arrondissement va intervenir;
- Définir une stratégie de communication pour sensibiliser les citoyens.

### **5) Entraves sur chaussées et trottoirs**

- Identifier les entraves sur lesquelles l'arrondissement va intervenir;
- Définir une stratégie de communication et une campagne de sensibilisation auprès des citoyens;
- Tenir compte de la facilité de déneigement dans l'implantation du mobilier urbain et dans la plantation d'arbres;
- Patrouiller les secteurs après la campagne de sensibilisation.

### **6) Révision de la stratégie de communication lors des opérations de chargement**

- Communiquer sur le déneigement via les applications mobiles et réseaux sociaux de la ville;
- Sensibiliser les automobilistes sur l'importance de déplacer leur véhicule pour accélérer et réduire le coût des opérations de déneigement.

### **INDICATEURS DE SUIVI**

- Nombre de plaintes;
- Km de trottoirs déneigés.

### **RÉFÉRENCES**

- Politique de déneigement de la Ville de Montréal
- Politique de déneigement de l'arrondissement Montréal-Nord



ACTION

09

## CRÉATION DE « QUARTIERS VERTS » FAVORISANT LA MOBILITÉ DURABLE



Crédit photo : Ville de Montréal

### OBJECTIFS

- Améliorer la qualité et la quiétude des milieux de vie ;
- Améliorer la qualité de l'air et réduire les gaz à effet de serre.

### CONTEXTE

Selon la Ville de Montréal, un quartier vert est un secteur ciblé par l'arrondissement, avec le soutien de la communauté, où un ensemble de mesures d'aménagement du domaine public sont appliquées afin d'améliorer la sécurité, apaiser la circulation, réduire les débits et la vitesse sur les rues locales en plus de donner une large place au verdissement. Cette approche encourage la marche et le vélo comme modes de déplacement de proximité et favorise l'utilisation du transport collectif.

### INTERVENTIONS À METTRE EN PLACE

#### 1) Mise en place de quartiers verts pour des secteurs ciblés en arrondissement

Une série de mesures peut être prise dans les trois champs d'action que sont la mobilité et le déplacement, l'aménagement et la vie de quartier. Les critères de sélection d'un quartier vert sont les suivants :

- Un secteur délimité par des axes stratégiques du réseau artériel ;
- Des problèmes de transit ou de vitesse importants ;
- La présence importante de piétons (écoles, parcs, station de métro, rues commerciales) ;
- Un milieu de vie à distance de marche (commerces, tourisme) ;
- Des rues où cohabitent différents usages (automobile, modes actifs) ;
- Une desserte en transport en commun (métro, lignes de bus avec une fréquence élevée) ;
- Des accidents impliquant des piétons ;

### MAÎTRE D'OUVRAGE

Arrondissement Montréal-Nord

### AUTRE(S) PARTENAIRE(S)

- Financement
  - Ville de Montréal
- Planification
  - Ville de Montréal

### PORTÉE DE L'INTERVENTION

- Global
- Local
- Ponctuel

### PRINCIPALES ACTIONS LIÉES

**TCA01** Développement et bonification des aménagements piétons dans le respect des principes d'accessibilité universelle

**TCA02** Bonification de l'offre de mobilier urbain

**TCA03** Développement et amélioration du réseau cyclable

**TCA04** Ajout de stationnements pour vélo aux pôles générateurs de déplacements

**SDQV01** Amélioration de la sécurité des intersections

**SDQV05** Mise en place de mesures de modération de la circulation dans les rues locales

- Une forte mobilisation de la communauté.

Les différentes étapes pour la mise en place d'un quartier vert sont présentées dans le Guide des quartiers verts de la Ville de Montréal. Une des étapes importantes est l'étude de faisabilité (détermination du secteur pertinent, enquête auprès des résidents; diagnostic sur les transports actuels; évaluations des impacts). Ce guide détaille l'ensemble des interventions à mettre en place, par exemple:

- Mobilité et déplacement:
  - Réduction de la vitesse (40 km/h par défaut);
  - Délimitation des zones sensibles à 30km/h (zones scolaires, parcs, accès au métro, garderies, hôpitaux, etc. ;
  - Gestion dynamique des feux du réseau artériel;
  - Trottoir : corridor de marche rectiligne et sans obstacle;
  - Réduction de la capacité routière;
  - Mise en place de corridors scolaires;
  - Aménagement des traverses piétonnes (avec et sans feu);
  - Aménagement du réseau cyclable;
  - Amélioration des accès et aménagement des arrêts de transport en commun;
  - Révision de la hiérarchie des rues, des vitesses affichées et du plan de camionnage;
  - Mise en place de mesures préférentielles pour autobus;
  - Aménagement de rues piétonnes temporaires ou saisonnières;
  - Mise en place de nouvelles normes de stationnement;
- Aménagement :
  - Aménagement de portes et de seuils d'entrée dans le quartier vert (délimitation de deux milieux);
  - Intersections apaisées à l'intérieur du quartier vert;
  - Aménagement de terrasses;
  - Plantation sur rue;
  - Aménagement de ruelles vertes;
  - Aménagement de rues conviviales;
  - Amélioration de l'éclairage public;
  - Liens piétons continus;
  - Gestion des eaux pluviales et de ruissellement.

**Coût global prévisionnel: \$\$**

### INDICATEURS DE SUIVI

- Nombre de quartiers verts aménagés;
- Nombre d'actions posées afin de réaliser un quartier vert.

### MISE EN GARDE

L'évaluation de l'impact économique dans les quartiers ayant un potentiel de quartier vert doit être soigneusement menée. Les restrictions en termes de circulation et de stationnement peuvent générer des pertes économiques et des mécontentements si elles ne font pas l'objet de mesures d'accessibilité alternative.

### RÉFÉRENCES

- « Quartiers verts - guide d'aménagement durable des rues de Montréal - Fascicule 1 », Direction des transports, Ville de Montréal, avril 2013, 194 pages Téléchargeable: [http://ville.montreal.qc.ca/portal/page?\\_pageid=8957,99661611&\\_dad=portal&\\_schema=PORTAL](http://ville.montreal.qc.ca/portal/page?_pageid=8957,99661611&_dad=portal&_schema=PORTAL)



ACTION

10

## RÉDUCTION DES ÎLOTS DE CHALEUR (ESPACE VERDI, SAILLIE VERTE)



Crédit photo : Arrondissement de Montréal-Nord

### OBJECTIFS

- Réduire l'étendue des îlots de chaleur ;
- Améliorer la qualité et la quiétude des milieux de vie.

### CONTEXTE

Le territoire de l'agglomération, qui est largement urbanisé, accueille son lot de véhicules, d'industries et de divers systèmes qui génèrent de la chaleur. En été, les conditions sont réunies pour voir apparaître le phénomène des «îlots de chaleur». Ainsi, les grands espaces pavés inutiles nuisent au drainage naturel du sol et absorbent plus facilement la chaleur du soleil. Les îlots de chaleur font en sorte d'augmenter la température en milieu urbain et rendent les milieux de vie moins attrayants. Que ce soit sur le domaine privé (stationnements de centre commerciaux, toiture, etc.) ou sur le domaine public (trottoirs, parcs etc.), les îlots de chaleur sont nombreux dans l'arrondissement Montréal-Nord. La réduction de l'importance de ces zones sans végétation permettrait d'augmenter la qualité de vie et d'améliorer l'environnement urbain.

La présence d'îlots de chaleur, combinée ou non au smog lors des périodes de grandes chaleurs peuvent engendrer des situations à risque pour la santé des personnes vulnérables, notamment les enfants, les personnes âgées et les personnes souffrant de problèmes cardiovasculaires ou respiratoires.

Pour lutter contre les îlots de chaleur, le conseil d'agglomération de Montréal compte adopter en 2015 un Plan d'adaptation aux changements climatiques. Pour contribuer à la réduction des impacts des changements climatiques (îlots de chaleur, augmentation des précipitations causant des inondations), le schéma propose un ensemble d'interventions qui permettront d'accroître le verdissement du territoire et la biodiversité. (source Schéma d'aménagement et de développement de l'agglomération de Montréal, Ville de Montréal, Janvier 2015)

### MAÎTRE D'OUVRAGE

Arrondissement Montréal-Nord

### AUTRE(S) PARTENAIRE(S)

- Financement
  - Ville de Montréal
- Planification

### PORTÉE DE L'INTERVENTION

- Global
- Local
- Ponctuel

### PRINCIPALES ACTIONS LIÉES

**SDQV01** Amélioration de la sécurité des intersections.

## INTERVENTIONS À METTRE EN PLACE

### 1) Mise en place de saillies de trottoirs vertes

Les saillies vertes ont pour effet d'améliorer la sécurité des piétons, ainsi que de diminuer la vitesse des automobilistes. De plus, ces aménagements contribuent à diminuer le phénomène des îlots de chaleur et à améliorer la qualité de vie du quartier.

**Coût global prévisionnel: \$\$**

### 2) Adaptation du règlement d'urbanisme concernant les aires de stationnement

Certains stationnements de centres commerciaux sont très vastes et entièrement asphaltés. Un règlement d'urbanisme pourrait faire en sorte de réduire ces surfaces en y incluant des fosses d'arbres et/ou de végétation. En plus de réduire le phénomène d'îlots de chaleur, cette mesure contribuerait à réduire le ruissellement des eaux de pluie causé par ces grandes superficies de sol imperméable.

Ainsi, le schéma d'aménagement et de développement de l'agglomération de Montréal spécifie que la réglementation d'urbanisme de l'arrondissement doit intégrer des dispositions concernant la réduction de l'imperméabilisation des sols et des effets de chaleur causés par les stationnements ou des toits clairs, blancs ou verts.

L'arrondissement travaille à préparer la concordance des règlements d'urbanisme de l'arrondissement avec le schéma d'aménagement dont celui sur les îlots de chaleur. Par ailleurs, la planification future au niveau du PTI des trottoirs sera davantage axée sur les saillies et les espaces verts afin de contrer les îlots de chaleur.

**Coût global prévisionnel: \$**

## INDICATEURS DE SUIVI

- Nombre de sites réaménagés;
- Nombre d'arbres plantés et de superficie gazonnée;
- Modification du règlement d'urbanisme.

## RÉFÉRENCES

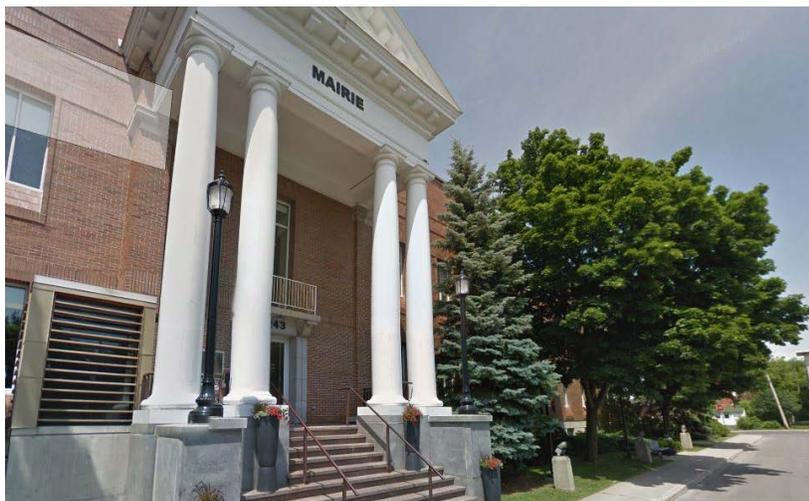
- « Quartiers verts - guide d'aménagement durable des rues de Montréal - Fascicule 1 », Direction des transports, Ville de Montréal, avril 2013, 194 pages Téléchargeable: [http://ville.montreal.qc.ca/portal/page?\\_pageid=8957,99661611&\\_dad=portal&\\_schema=PORTAL](http://ville.montreal.qc.ca/portal/page?_pageid=8957,99661611&_dad=portal&_schema=PORTAL)
- Schéma d'aménagement et de développement de l'agglomération de Montréal, Ville de Montréal, Janvier 2015



ACTION

11

## ADOPTION D'UNE POLITIQUE DE TRANSPORT DURABLE À L'INTENTION DES EMPLOYÉS DE L'ARRONDISSEMENT



Crédit photo : Google Street View

### OBJECTIFS

- Diminuer l'utilisation de l'auto-solo grâce aux alternatives de transport collectif et actif ;
- Diminuer l'absentéisme auprès des employés ;
- Améliorer la santé des employés.

### CONTEXTE

L'arrondissement Montréal-Nord se veut l'initiateur de la mobilité durable sur son territoire et veut inciter en premier lieu ses employés à utiliser les modes alternatifs à l'auto-solo.

### INTERVENTIONS À METTRE EN PLACE

#### 1) Réalisation d'une démarche de mobilité durable

Le plan se dotera d'une politique de mobilité durable qui permettra d'inciter ses employés, mais également les visiteurs à utiliser des modes de transports durables pour se rendre dans les locaux de l'arrondissement. Ce plan comporte dans un premier temps, une étape de diagnostic pour connaître les pratiques actuelles des employés et des visiteurs. Puis dans un second temps, un plan d'action sera à mettre en oeuvre.

Coût global prévisionnel: \$\$

#### 2) Mise en place de supports à vélos à proximité des entrées réservées aux visiteurs, mais également aux employés

Coût global prévisionnel: \$\$

#### 3) Réservation de places de covoiturage pour les employés

Coût global prévisionnel: \$\$

### MAÎTRE D'OUVRAGE

Arrondissement Montréal-Nord

### AUTRE(S) PARTENAIRE(S)

- Financement
- Planification

### PORTÉE DE L'INTERVENTION

- Global
- Local
- Ponctuel

### PRINCIPALES ACTIONS LIÉES

**SDQV12** Incitation chez les grands employeurs à se doter d'une politique encourageant la mobilité durable ;

**SDQV13** Information et sensibilisation sur les nouvelles interventions mises en place dans le cadre du PLD ;

**SDQV14** Encouragement à l'utilisation de véhicules moins énergivores.

#### 4) Création d'une journée «au boulot sans mon auto» annuelle à l'intention des employés

#### 5) Adhésion de l'arrondissement au service Communauto

- Installer une station au niveau de l'hôtel de ville
- Proposer l'utilisation du service Communauto pour les déplacements professionnels

**Coût global prévisionnel: \$\$**

#### INDICATEURS DE SUIVI

- Nombre d'employés ayant adhéré aux programmes d'abonnement annuel du transport collectif;
- Nombre de déplacements effectués pour des motifs professionnels;
- Nombre de coéquipiers de covoiturage ;
- Nombre de stationnements vélos installés.

#### RÉFÉRENCES

- « Quartiers verts - guide d'aménagement durable des rues de Montréal - Fascicule 1 », Direction des transports, Ville de Montréal, avril 2013, 194 pages Téléchargeable : [http://ville.montreal.qc.ca/portal/page?\\_pageid=8957,99661611&\\_dad=portal&\\_schema=PORTAL](http://ville.montreal.qc.ca/portal/page?_pageid=8957,99661611&_dad=portal&_schema=PORTAL)



ACTION

12

## INCITATION CHEZ LES GRANDS EMPLOYEURS À SE DOTER D'UNE POLITIQUE ENCOURAGEANT LA MOBILITÉ DURABLE



Crédit photo : Voyagez futé

### OBJECTIFS

- Diminuer l'utilisation de l'autosolo grâce aux alternatives de transport collectif et actif ;
- Accroître la productivité des entreprises ;
- Diminuer l'absentéisme auprès des employés des entreprises ;
- Améliorer la santé des employés.

### CONTEXTE

Quelques entreprises et institutions d'envergure sont présentes sur le territoire de l'arrondissement, tel que :

- Produits alimentaires Viau Inc. ;
- Progistix Solutions Inc. ;
- Bœuf Mérite-Division Metro Richelieu Inc. ;
- Centre d'hébergement Champlain Marie-Victorin ;
- Sobeys Québec Inc. ;
- Hôpital Marie-Clarac ;
- CLSC de Montréal-Nord.

À l'heure actuelle, seul l'Hôpital Marie-Clarac et les résidences Angelica et Les Cascades possèdent un plan de mobilité durable. Les centres de gestion des déplacements (CGD) accompagnent les entreprises et les institutions dans la mise en place de plans de mobilité durable (PMD) dans l'objectif de diminuer l'utilisation de l'autosolo grâce à des alternatives de transports collectifs (métro, autobus, train, covoiturage) et de transports actifs (marche, vélos) adaptées aux besoins des entreprises.

### MAÎTRE D'OUVRAGE

Arrondissement Montréal-Nord

### AUTRE(S) PARTENAIRE(S)

- Financement
- Planification
  - Centre de gestion des déplacements
  - Employeurs

### PORTÉE DE L'INTERVENTION

- Global
- Local
- Ponctuel

### PRINCIPALES ACTIONS LIÉES

**SDQV11** Adoption d'une politique de transport durable à l'intention des employés de l'arrondissement ;

**SDQV13** Information et sensibilisation sur les nouvelles interventions mises en place dans le cadre du PLD ;

**SDQV14** Encouragement à l'utilisation de véhicules moins énergivores.

## INTERVENTIONS À METTRE EN PLACE

### 1) Interventions de promotion des plans de mobilité durable auprès des entreprises du territoire

- Dresser une liste des entreprises et des institutions de plus de 100 employés présentes sur le territoire;
- Inciter ces entreprises à élaborer un plan de mobilité durable (PMD);
- Implanter des stationnements dédiés au covoiturage. L'arrondissement pourrait, avec l'aide du centre de gestion des déplacements, définir les espaces où des places de covoiturage pourraient être mises en place.

### Outils facilitateurs pour la mise en place d'un plan de mobilité durable:

- Sondage sur les habitudes de déplacement;
- Étude et recherche en mobilité durable;
- Carte de localisation des lieux de résidences;
- Profil d'accessibilité;
- Rencontre et représentation auprès des intervenants locaux en transport;
- Plan d'action et recommandation de mesures;
- Aide à l'obtention de certification tel que LEED, BOMA Best, Campus durable, CEGEP Vert, Entreprise en santé

### Produits pour encourager le transport collectif:

- Programmes d'abonnement annuel au transport collectif:
  - Opus & Cie (STM);
  - Opus + entreprise (AMT);
- Produits pour le transport actif;
  - BIXI, vélos en libre-service;
  - Ateliers mécaniques-vélo, conférence sur la pratique du vélo.
- Outils pour faire la promotion du transport collectif et actif;
  - Kiosques;
  - Tirages de cartes de transport et cadeaux.

## INDICATEURS DE SUIVI

- Nombre d'employés ayant adhéré aux programmes d'abonnement annuel du transport collectif;
- Nombre de coéquipiers de covoiturage;
- Nombre de stationnements vélos installés;
- Nombre de plans de mobilité durable mis en place.

## RÉFÉRENCES

- Site internet du centre de gestion des déplacements Voyagez futé (<http://www.voyagezfute.ca/>)



ACTION

13

## INFORMATION ET SENSIBILISATION SUR LES NOUVELLES INTERVENTIONS MISES EN PLACE DANS LE CADRE DU PLD

MONTRÉAL-NORD  
moi, j'y croise! 2020

GRANDS PROJETS MILIEU DE VIE OCCASIONS D'AFFAIRES PUBLICATIONS CARTES INFO-TRAVAUX

Carrefour Henri-Bourassa / Pie-IX Service rapide par bus Train de l'Est Plan local de déplacements Programme particulier d'urbanisme Pie-IX

**GRAND PROJET**  
Plan local de déplacements  
Participez à l'amélioration des déplacements dans l'arrondissement

L'arrondissement de Montréal-Nord poursuit l'élaboration de son Plan local de déplacements (PLD), un document de planification locale portant sur tous les modes de transport. Le PLD étudiera le lien entre le transport et l'aménagement, la gestion de la demande et les solutions de remplacement de l'automobile que sont notamment les modes de transport collectif et actif.

Ainsi, le Plan local de déplacements se veut une réponse globale aux enjeux de transport vécus localement. Il permettra à l'arrondissement de planifier le développement des modes de transport avec les objectifs de revitalisation et de développement urbain qui sont dictés par sa planification stratégique.

**Objectifs**  
En mettant en place son PLD, l'arrondissement de Montréal-Nord souhaite :

- > améliorer la mobilité et l'accessibilité à l'aller et au retour de l'arrondissement.

Crédit photo : Bureau de projet, arrondissement de Montréal-Nord

### OBJECTIFS

- Sensibiliser les citoyens aux objectifs recherchés et aux interventions mises en place pour y répondre ;
- Communiquer les offres de services disponibles.

### CONTEXTE

La communication est un outil essentiel à l'adhésion des citoyens au Plan local de déplacements. En effet, des actions peuvent être conduites mais si le public ne connaît pas les nouvelles mesures mises en place, les habitudes de déplacements changeront difficilement. Pour cela, l'arrondissement pour communiquer au mieux sur le PLD souhaite mettre à disposition du public les informations disponibles sous divers supports.

### INTERVENTIONS À METTRE EN PLACE

Au fil de la mise en place des interventions définies dans le cadre du Plan local de déplacements, l'arrondissement se doit de communiquer les avancées aux citoyens. Divers outils de communication et supports peuvent être utilisés :

- Via le site internet de l'arrondissement ;
- Via le site internet du bureau de projet Montréal-Nord 2020 ;
- La page facebook de l'arrondissement ;
- La chronique «Montréal-Nord vous informe» en p.7 du Guide de Montréal-Nord, chaque semaine
- L'infolettre mensuelle
- La programmation jeunesse ;
- Les écrans du CN (viaduc du Boul. Industriel et Pie-IX) ;

### MAÎTRE D'OUVRAGE

Arrondissement Montréal-Nord

### AUTRE(S) PARTENAIRE(S)

- Financement
- Planification
- STM

### PORTÉE DE L'INTERVENTION

- Global
- Local
- Ponctuel

- Le bulletin municipal InfoNord trimestriel;
- Les stèles à affichage dynamique
- Le Guide de Montréal-Nord. Une trousse d'information sur les offres de services de transport pourrait être rajouter à ce guide.
- La production d'affiches pour les différents établissements municipaux (bibliothèques, arénas, MCC, mairie, BAM, etc.)
- La production de signets et de les distribuer dans les différents établissements municipaux (bibliothèques, arénas, MCC, mairie, BAM, etc.) ou de faire la distribution porte à porte par Postes Canada.
- La possibilité de contacter par courriel ou par lettre la centaine d'organismes reconnus de l'arrondissement et de leur demander de partager nos informations dans leur réseau
- Dans les entreprises par l'intermédiaire des centres de gestion des déplacements et du service vie économique de l'arrondissement;- Via des campagnes ciblées auprès des écoles (en partenariat avec Vélo Québec, et la commission scolaire).

L'ensemble de la communication doit se faire en coopération avec l'ensemble des partenaires transports (SPVM, STM, etc).

### INDICATEURS DE SUIVI

- Nombre de campagnes réalisées ;
- Nombre de citoyens ciblés ;
- Accessibilité des moyens de communication utilisés.

### MISE EN GARDE

La prise en compte de l'accessibilité universelle des moyens de communication choisis est importante pour bien rejoindre l'ensemble des citoyens. Ainsi, un site internet devrait rencontrer des exigences de la norme gouvernementale en matière d'accessibilité et l'information présentée en langage simplifié (aisé à comprendre pour les personnes analphabètes fonctionnelles en français). Les dépliants ou documents papiers devraient répondre aux critères d'accessibilité universelle des documents écrits et être disponibles en médias substituts. Les documents en format électronique devraient être en .doc ou .html, afin d'être lisibles par les logiciels utilisés par les personnes ayant une limitation visuelle.

### RÉFÉRENCES

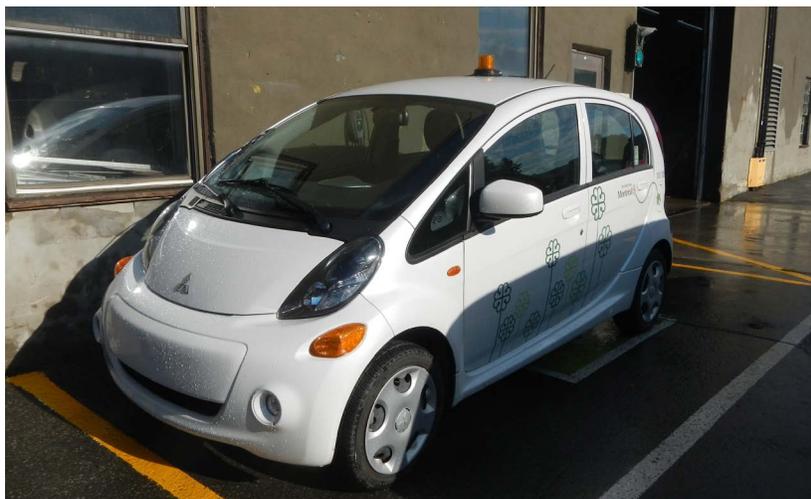
- Guide d'élaboration des Plans locaux de déplacements, Direction des transports, Ville de Montréal, 2010
- « Quartiers verts - guide d'aménagement durable des rues de Montréal - Fascicule 1 », Direction des transports, Ville de Montréal, avril 2013, 194 pages Téléchargeable : [http://ville.montreal.qc.ca/portal/page?\\_pageid=8957,99661611&\\_dad=portal&\\_schema=PORTAL](http://ville.montreal.qc.ca/portal/page?_pageid=8957,99661611&_dad=portal&_schema=PORTAL)
- Guide des outils de communication accessibles et inclusifs, ROPMM et AlterGo, 2012 [http://www.aqis-iqui.qc.ca/docs/Documentation/Guide\\_Outils\\_%20communication.pdf](http://www.aqis-iqui.qc.ca/docs/Documentation/Guide_Outils_%20communication.pdf)
- Standards gouvernementaux sur l'accessibilité du Web <http://www.tresor.gouv.qc.ca/ressources-informatiques/standards-sur-laccessibilite-du-web/>



ACTION

14

## ENCOURAGEMENT À L'UTILISATION DE VÉHICULES MOINS ÉNERGIVORES



Crédit photo : CIMA+

### OBJECTIFS

Agir à titre de leader en matière de pratiques environnementales reliées au transport et veiller à une utilisation rationnelle de l'énergie.

### CONTEXTE

Le développement des énergies alternatives aux énergies fossiles est un outil fondamental pour assurer une politique de protection de l'environnement. Ces énergies alternatives doivent être d'une part développées dans les collectivités publiques notamment par les services techniques de la Ville et, d'autre part, elles doivent être mises en valeur auprès de la population. L'arrondissement doit être un leader pour encourager l'usage des véhicules hybrides et ceux à faible émission de CO<sub>2</sub>.

Actuellement, l'arrondissement de Montréal-Nord possède un véhicule électrique et trois bornes électriques ont été installées devant l'hôtel de ville.

Un projet d'implantation de bornes de recharge est actuellement en réflexion à l'échelle de la Ville de Montréal. Montréal-Nord souhaite donc être l'un des précurseurs de ce projet.

### INTERVENTIONS À METTRE EN PLACE

#### 1) Mise en place de bornes d'alimentation pour les véhicules électriques sur le secteur.

Les bornes de recharges pour véhicules électriques devront être accessibles à tous, tant que par leurs caractéristiques que par leur implantation.

#### 2) Mise en oeuvre d'un plan directeur des achats de véhicules à énergie alternative pour la Ville, notamment les véhicules utilitaires.

### MAÎTRE D'OUVRAGE

Arrondissement Montréal-Nord

### AUTRE(S) PARTENAIRE(S)

- Financement
  - Hydro-Québec
- Planification
  - Bureau des taxis
  - Ville de Montréal
  - Communauto, Car2Go

### PORTÉE DE L'INTERVENTION

- Global
- Local
- Ponctuel

**3) Établissement d'une cartographie des stations d'approvisionnement en énergie renouvelable et diffusion de l'information aux citoyens .**

**4) Établissement des véhicules électriques (autopartage et véhicule en libre-service) dans le secteur.**

### **INDICATEURS DE SUIVI**

- Nombre de véhicules électriques ou à énergie alternative que possède l'arrondissement;
- Nombre de places de stationnement réservées pour les véhicules électriques ou à énergie alternative;
- Nombre de bornes de taxis;
- Nombre de taxis éco énergétiques.

### **RÉFÉRENCES**

- Site d'Hydro-Québec sur l'électrification des transports: <http://www.hydroquebec.com/electrification-transport/>



## 6 AXE 3 : RÉSEAU ROUTIER ET STATIONNEMENT

Le réseau routier est un élément prépondérant dans la structuration d'une ville. Il 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 (voies réservées pour autobus, voies cyclables, etc.).

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.

### 6.1 Présentation des faits-saillants du portrait et du diagnostic

#### 6.1.1 Hiérarchie du réseau routier

Le réseau routier de l'arrondissement est marqué par plusieurs barrières physiques comme la rivière des Prairies au nord, la voie ferrée au sud et le ruisseau De Montigny à l'est, voire même le boulevard Pie-IX, constituent des coupures rendant l'organisation et l'évolution d'un réseau de voirie délicates.

Le réseau routier a plusieurs fonctions selon le gabarit de la chaussée. Le réseau routier comprend un réseau artériel structurant, tel que les boulevards Pie-IX, Henri-Bourassa, Lacordaire, Saint-Michel, Léger et Maurice-Duplessis, qui accueille la circulation de transit et d'échanges avec les territoires voisins et qui constitue la colonne vertébrale de l'arrondissement. Le réseau artériel permet le franchissement de la voie ferrée au sud ou du ruisseau De Montigny à l'est, ils supportent du trafic d'échanges entre les arrondissements.

Le réseau routier comprend également des collectrices qui ont à la fois une fonction d'écoulement de la circulation et de desserte des quartiers. Elles se connectent aux artères ou aux locales pour une meilleure connectivité et efficacité des déplacements. Dans l'arrondissement de Montréal-Nord, les collectrices se limitent au boulevard Gouin, aux rues Charleroi et Fleury, au boulevard Industriel, dans le sens est-ouest et aux boulevards Langelier et Albert-Hudon dans le sens nord-sud.

Les autres rues complètent le réseau local de l'arrondissement. La vocation principale du réseau local est la desserte fine des quartiers et l'accès aux propriétés; l'écoulement de la circulation est d'importance secondaire. Le réseau local est rattaché à divers liens de divers niveaux hiérarchiques sur le territoire de l'arrondissement.

La distance moyenne et maximale entre deux franchissements véhiculaires de la voie ferrée est respectivement de 1,2 km et 2,3 km à Montréal-Nord ce qui est nettement supérieur aux distances observées dans les arrondissements voisins. Ainsi, les questions de rupture et de franchissement sont importantes pour l'arrondissement.

### **6.1.2 Identification des problématiques de congestion**

Certains axes routiers apparaissent comme problématiques du point de vue de la circulation, avec la présence de congestion routière aux périodes de pointe. La congestion a des conséquences sur l'ensemble des usagers de la route que ce soit les automobilistes et les camionneurs, mais également les usagers des transports collectifs (hors site propre). Parmi les conséquences, notons entre autres un temps additionnel de déplacement, une consommation accrue de carburant et les émissions additionnelles de polluants et de gaz à effet de serre (GES).

La congestion est principalement constatée sur les liens assurant une liaison avec les autres arrondissements, comme les boulevards Pie-IX, Henri-Bourassa, Léger, Lacordaire et Maurice-Duplessis. Il est à noter que le pont Pie-IX est particulièrement problématique à l'heure de pointe du matin en direction de Montréal. Les problèmes de congestion sur des artères entraînent l'utilisation des rues locales adjacentes à des fins de transit.

### **6.1.3 Réseau de camionnage**

Le réseau de camionnage sillonnant l'arrondissement est relativement bien adapté à la localisation des industries et commerces. Toutefois, le secteur industriel sud et ses abords immédiats connaissent des problèmes liés au camionnage (écoles, gares, secteurs résidentiels, livraisons).

Figure 6-1 : Structure du réseau routier et franchissement



Source : Géobase - Ville de Montréal, CIMA et autres par CIMA - d'après les cartographies disponibles à la ville de Montréal

### 6.1.4 Stationnement

En général, dans l'arrondissement de Montréal-Nord l'offre répond bien à la demande en stationnement. Toutefois, certains secteurs à proximité des grands générateurs de déplacements semblent être problématiques en termes de stationnement. L'arrondissement possède une réglementation sur le stationnement à l'heure actuelle (règlement 1530) mais il n'existe toutefois aucune politique de stationnement sur le territoire.

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.

*Source : Guide des plans locaux de déplacements, Ville de Montréal, 2010*

## 6.2 Interventions –Réseau routier et stationnement (RSS)

Le but recherché pour l'axe 3 d'intervention est d'améliorer les liens entre les pôles générateurs du secteur en les rendant plus conviviaux et sécuritaires. Il s'agit également de gérer adéquatement la circulation sur les artères de concert avec les services de la Ville-centre. Il s'agit également d'organiser au mieux le stationnement et le camionnage à l'échelle de l'arrondissement et plus précisément dans les secteurs identifiés lors du diagnostic. Les interventions suivantes sont détaillées dans les fiches :

Les interventions suivantes sont détaillées dans les fiches :

- › **RRS01** Fluidification des conditions de circulation sur les grands axes
- › **RRS02** Affirmation des fonctions et des vocations du réseau de voirie - Réaménagement de certains axes
- › **RRS03** Implantation d'une politique de stationnement
- › **RRS04** Mise à jour de la politique de camionnage en fonction des projets urbains et de transport
- › **RRS05** Analyse des conditions de déplacement et d'aménagement du secteur industriel



ACTION

01

## FLUIDIFICATION DES CONDITIONS DE CIRCULATION SUR LES GRANDS AXES



Crédit photo : Google Street View

### OBJECTIFS

- Mise aux normes des feux sur le réseau artériel ;
- Assurer la fluidité pour tous les modes de transport.

### CONTEXTE

En assurant une meilleure fluidité aux intersections du réseau artériel, la coordination optimale des feux contribue à réduire la circulation de transit dans les rues locales, à contrôler les vitesses pratiquées par les véhicules motorisés. La coordination des feux permet également de gérer en temps réel la fluidité de la circulation en adaptant la durée des cycles en fonction de l'achalandage : absence de véhicules, besoin piétonnier, etc. Elle permet également de contrôler les flux de circulation en créant des pelotons de véhicules sur les artères.

### INTERVENTIONS À METTRE EN PLACE

#### 1) Mise aux normes des feux de circulation

Selon le programme de mise aux normes des feux réalisé par la Direction des transports de la Ville de Montréal, les interventions au réseau artériel permettront :

- La favorisation et l'encouragement des déplacements sur le réseau artériel (optimisation de la circulation de transit sur le réseau artériel : virage à gauche protégé, obligation tout droit) ;
- La révision de la durée des traverses piétonnières, notamment près des résidences pour personnes âgées ;
- Le réaménagement de certaines intersections comme l'intersection Léger / Henri-Bourassa, ainsi que les intersections du boulevard Pie-IX.

### MAÎTRE D'OUVRAGE

Ville de Montréal

### AUTRE(S) PARTENAIRE(S)

Financement

Planification  
- Ville de Montréal

### PORTÉE DE L'INTERVENTION

Global

Local

Ponctuel

## **2) Mise en place d'une gestion dynamique des feux**

Une fois les travaux de réaménagement du boulevard Pie-IX terminés, un système de gestion dynamique des feux sera mis en place. Ce système permet d'adapter les cycles de feux en fonction des débits observés.

## **3) Suivi et monitoring des enjeux de circulation lors des grands chantiers**

L'arrondissement souhaite prévoir un comité de travail à l'interne afin de faire valoir auprès de la personne représentante de l'arrondissement de besoins en matière de mesures de mitigation qui satisfont l'ensemble des citoyens durant les grands chantiers de construction (comme par exemple SRB, Pont Pie-IX).

## **INDICATEURS DE SUIVI**

- Nombre d'intersections ayant bénéficié du programme de mise aux normes.

## **RÉFÉRENCES**

- Plan de transport de Montréal;
- « Quartiers verts - Guide d'aménagement durable des rues de Montréal - Fascicule 1 », Direction des transports, Ville de Montréal, avril 2013;
- Programme de mise aux normes réalisé par la Direction des transports de la Ville de Montréal.



ACTION

02

## AFFIRMATION DES FONCTIONS ET DES VOCATIONS DU RÉSEAU DE VOIRIE - RÉAMÉNAGEMENT DE CERTAINS AXES



Boulevard Langelier  
Crédit photo : CIMA+

### OBJECTIFS

- Améliorer la fluidité sur certains axes sur-utilisés ;
- Améliorer la sécurité des usagers des transports actifs ;
- Réduire la circulation de transit sur certains axes.

### CONTEXTE

Selon le diagnostic effectué dans le cadre du PLD, certains axes de l'arrondissement sont plus achalandés en véhicules qu'ils peuvent l'être en fonction de leur hiérarchie dans le réseau.

### INTERVENTIONS À METTRE EN PLACE

#### Réaménagement des principales artères et collectrices

La Ville-centre et l'arrondissement de Montréal-Nord ont plusieurs projets de réaménagements des artères et des collectrices desservant le territoire de Montréal-Nord. Parmi eux on compte notamment:

- Boulevard Henri-Bourrassa ;
- Boulevard Industriel ;
- Boulevard Langelier ;
- Boulevard Pie-IX ;
- Rue Fleury ;
- Rue Charleroi.

### MAÎTRE D'OUVRAGE

Ville de Montréal

### AUTRE(S) PARTENAIRE(S)

- Financement  
- MTQ
- Planification  
- Montréal-Nord

### PORTÉE DE L'INTERVENTION

- Global
- Local
- Ponctuel

### RÉFÉRENCES

- Plan de transport, ville de Montréal





ACTION

03

## IMPLANTATION D'UNE POLITIQUE DE STATIONNEMENT COHÉRENTE



Crédit photo : CIMA+

### OBJECTIFS

- Harmoniser la réglementation de stationnement sur rue ;
- Préserver les quartiers résidentiels du stationnement jugé indésirable, observé à proximité de grands générateurs.

### CONTEXTE

Certains secteurs à proximité des grands générateurs de déplacements que sont l'Hôpital Marie-Clarac et le CLSC de Montréal-Nord sont problématiques au niveau de la disponibilité des cases de stationnement sur rue. Les secteurs résidentiels à forte densité présentent aussi les mêmes problèmes.

Le Plan de transport de la Ville de Montréal affiche sa volonté de mettre en oeuvre des politiques de stationnement afin de réduire la dépendance à l'automobile. Les principales orientations de la politique de stationnement citées par le Plan de transport de la Ville de Montréal ont pour vocation de :

- 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.

### MAÎTRE D'OUVRAGE

Arrondissement Montréal-Nord

### AUTRE(S) PARTENAIRE(S)

- Financement
- Planification

### PORTÉE DE L'INTERVENTION

- Global
- Local
- Ponctuel

Les mesures et interventions présentées dans le Plan de transport local de l'arrondissement de Montréal-Nord s'inspirent de cette vision.

## **INTERVENTIONS À METTRE EN PLACE**

### **1) Collecte des données**

- Dresser un inventaire de nombre de places disponibles sur rue et hors rues, incluant les places réservées pour personnes handicapées et les places pour familles (places de stationnement aménagées sur une base volontaire uniquement);
- Réaliser un relevé des taux d'occupation du stationnement selon les périodes de la journée et/ou de la semaine;
- Pour les secteurs plus problématiques, réaliser un relevé du taux de rotation.

### **2) Réalisation d'un portait et diagnostic du stationnement**

- Analyser l'existant pour avoir une meilleure connaissance de l'offre et de la demande en stationnement et pour définir les dysfonctionnements;
- Vérifier les besoins actuels en stationnement aux abords des grands générateurs et des zones résidentielles à haute densité, ainsi que les stationnements réservés aux personnes handicapées à proximité des résidences pour aînés et autres pôles générateurs susceptibles d'accueillir un public à mobilité réduite ou handicapé;
- Faire un suivi de l'impact des projets sur l'offre de stationnement actuel. Le suivi se fera également auprès des gares de Montréal-Nord;
- Évaluer des marges de manœuvre possible (amélioration de l'offre existante, dissuasion d'utilisateurs, création d'offres supplémentaires, stationnement partagé, etc.).

### **3) Définition de la politique de stationnement**

- Identifier les objectifs de la politique de stationnement (maîtrise de la mobilité automobile, amélioration de l'accès au secteur, meilleur partage des espaces publics, aménagement d'espaces réservés aux personnes handicapées, etc.). Ces objectifs devront être alignés avec les objectifs de la ville-centre.
- Définir et justifier les arbitrages à effectuer (catégories d'utilisateurs à favoriser ou à dissuader, types de mesures à privilégier);
- Définir les mesures à prendre (type de mesures, objectifs poursuivis, moyens à mettre en œuvre et impacts attendus, etc.).

### **4) Mise en œuvre et suivi de la politique de stationnement**

- Communiquer auprès des citoyens, des institutions, des commerçants et des grands employeurs (expliquer les objectifs de la politique, l'intérêt et l'efficacité des mesures prises, faire connaître le dispositif mis en place);
- Valider et adapter le dispositif;
- Effectuer le suivi et l'évaluation de la politique.

## **INDICATEURS DE SUIVI**

- Avancement de la mise en place d'une politique de stationnement
- Diminution du nombre de plaintes des citoyens

## **RÉFÉRENCES**

- Politique de stationnement de la ville de Montréal



ACTION

04

## MISE À JOUR DE LA POLITIQUE DE CAMIONNAGE EN FONCTION DES PROJETS URBAINS ET DE TRANSPORT



### À Montréal-Nord, il est permis de livrer partout et en tout temps à condition :

- de **toujours** utiliser les routes vertes (ou oranges de jour) pour circuler en transit\* entre deux zones interdites;
- de circuler dans une zone interdite **uniquement** pour effectuer une livraison locale\*.



Crédit photo : Réseau de camionnage, Ville de Montréal

### OBJECTIFS

- Assurer une cohérence entre les secteurs autorisés au camionnage et les usages de ces secteurs ;
- Améliorer la sécurité routière, particulièrement celle des piétons et des cyclistes.

### CONTEXTE

Le réseau de camionnage est défini par la Ville de Montréal et indique les axes autorisés par les camions pour circuler sur le territoire de la Ville. De façon générale, il est constitué d'artères et de rues collectrices. Sauf pour une livraison locale, les camions ne peuvent circuler sur les autres rues, et ce, afin d'assurer la sécurité et la quiétude des résidents. Le réaménagement de certains axes ou le changement de vocation de certains secteurs fait en sorte que la politique de camionnage actuellement en vigueur pour l'arrondissement Montréal-Nord n'est plus à jour avec la réalité du territoire.

### INTERVENTIONS À METTRE EN PLACE

#### 1) Révision au besoin du plan de camionnage en fonction des développements urbains planifiés

À noter que toute modification au règlement de camionnage devra être approuvée par la Ville centre et le MTQ.

Coût global prévisionnel: \$

### MISE EN GARDE

- Révision effectuée en fonction des projets ;
- Nombre de plaintes.

### MAÎTRE D'OUVRAGE

Arrondissement Montréal-Nord

### AUTRE(S) PARTENAIRE(S)

- Financement
- Planification

### PORTÉE DE L'INTERVENTION

- Global
- Local
- Ponctuel

### RÉFÉRENCES

- Ville de Montréal, réseau de camionnage





ACTION

05

## ANALYSE DES CONDITIONS DE DÉPLACEMENT ET D'AMÉNAGEMENT DU SECTEUR INDUSTRIEL



Crédit photo : Google Street View

### OBJECTIFS

- Assurer une cohérence entre les secteurs autorisés au camionnage et les usages de ces secteurs;
- Améliorer la sécurité routière, particulièrement celle des piétons et des cyclistes.

### CONTEXTE

La venue du Train de l'Est avec ses gares le long du boulevard Industriel, en plus du SRB Pie-IX, font en sorte que le secteur industriel actuel de l'arrondissement est appelé à changer au fil des ans. Afin d'encadrer ces changements, une analyse du secteur est nécessaire de sorte à pouvoir assurer un suivi et une planification adéquate.

### INTERVENTIONS À METTRE EN PLACE

Ce secteur apparaissant comme problématique et en évolution doit faire l'objet d'une étude plus spécifique pour y intégrer l'ensemble des modes de transport. Cette étude se décompose en trois étapes :

#### 1) Collecte des données

- Réalisation de comptages sur tous les modes de transport;
- Collecte de données sur les accidents dans le secteur;
- Observations terrain des conditions de déplacement et d'aménagement.

#### 2) Portrait et diagnostic

- Étude des conditions de déplacement;

### MAÎTRE D'OUVRAGE

Arrondissement Montréal-Nord

### AUTRE(S) PARTENAIRE(S)

Financement

Planification

### PORTÉE DE L'INTERVENTION

Global

Local

Ponctuel

### PRINCIPALES ACTIONS LIÉES

**TCA01** Développement et bonification des aménagements piétons dans le respect des principes d'accessibilité universelle

**TCA02** Bonification de l'offre de mobilier urbain

- Production d'une analyse de déplacement sur tous les modes de déplacement incluant le camionnage et le stationnement ;
- Analyse de la sécurité des déplacements ;
- Adéquation de l'offre et de la demande en transport.

### **3) Étude des solutions**

- Analyse de l'aménagement en fonction des projets urbains ;
- Assurer la compatibilité des projets urbains et des fonctions du réseau routier ;
- Production d'un plan d'aménagement du secteur, définition de coupes de rues (plusieurs scénarios). Les interventions proposées devront prévoir la réalisation des liens piétonniers manquants, ainsi que la définition d'un réseau cyclable dans le secteur. L'accessibilité universelle des liens piétonniers et des intersections devra être intégrée au plan d'aménagement du secteur.

### **INDICATEURS DE SUIVI**

- Intersections aménagées ;
- Km de liens cyclables et de trottoirs aménagés.

# 7 SUIVI ET REVISION DU PLAN LOCAL DE DÉPLACEMENTS

## 7.1 Indicateurs de suivi

Les indicateurs de suivi permettent d'informer les décideurs et les citoyens de l'arrondissement de la progression des mesures mises en place. À ce sujet, le nombre de passages d'autobus, de kilomètres de voie réservée et de piste cyclable, ainsi que les statistiques de sécurité routière sont des exemples d'indicateurs facilement mesurables.

Il existe aussi des indicateurs servant à mesurer l'effet des modifications apportées sur la mobilité des individus. À cet égard, l'Enquête Origine-Destination de l'AMT est une source fiable et riche en informations pour documenter les grandes tendances. Par exemple, les parts modales des déplacements à l'intérieur de l'arrondissement ou en direction du travail et l'école peuvent être issues de cette dernière. L'Enquête Origine-Destination est réalisée tous les cinq ans et pour la dernière fois en 2013. De ce fait, elle nous informe sur l'évolution des indicateurs. De plus, elle couvre tout le territoire de la Communauté métropolitaine de Montréal (CMM). Les indicateurs de Montréal-Nord peuvent donc être comparés à ceux des autres arrondissements ayant des caractéristiques similaires et des municipalités.

Les indicateurs sont recensés pour chacune dans chacune des fiches actions.

AXE 1: TRANSPORTS COLLECTIFS ET ACTIFS	
<i>Fiche d'intervention</i>	<i>Indicateurs de suivi</i>
<b>TCA01</b> Développement et bonification des aménagements piétons dans le respect des principes d'accessibilité universelle	<ul style="list-style-type: none"> <li>› Nombre de km de trottoirs aménagés ou élargis</li> <li>Nombre de bateaux pavés aménagés</li> <li>Nombre de plaintes portées sur le cheminement des piétons</li> <li>Nombre de km de trottoirs déneigés</li> </ul>
<b>TCA02</b> Bonification de l'offre de mobilier urbain	<ul style="list-style-type: none"> <li>› Registre du mobilier implanté</li> </ul>
<b>TCA03</b> Développement et amélioration du réseau cyclable	<ul style="list-style-type: none"> <li>› Nombre de kilomètres de réseau cyclable aménagé</li> <li>Nombre de cyclistes utilisant les liens cyclables (comptages permanents à installer sur des axes stratégiques)</li> <li>Nombre des conflits rapportés entre piétons et cyclistes</li> <li>Nombre de kilomètres de lien cyclable dont la signalisation a été revue</li> </ul>
<b>TCA04</b> Ajout de stationnements pour vélo aux pôles générateurs de déplacements	<ul style="list-style-type: none"> <li>› Taux d'occupation par secteur des stationnements pour les vélos</li> <li>Nombre de stationnements pour les vélos implantés</li> </ul>
<b>TCA05</b> Développement d'un réseau de vélo libre-service dans l'arrondissement	<ul style="list-style-type: none"> <li>› Nombre de stations pour les vélos en libre-service</li> <li>Nombre d'usagers abonnés au réseau de vélos en libre-service résidents dans l'arrondissement</li> </ul>
<b>TCA06</b> Aménagement des viaducs existants afin de les rendre plus sécuritaires et conviviaux	<ul style="list-style-type: none"> <li>› Nombre de viaducs aménagés</li> <li>Plaintes des citoyens (diminution du nombre de plaintes)</li> </ul>
<b>TCA07</b> Ajustement de l'offre en transport collectif de la STM	<ul style="list-style-type: none"> <li>› Suivi des commentaires reçus par la STM</li> </ul>

<b>TCA08</b> Développement des modes en lien avec les projets de développement de l'arrondissement	<ul style="list-style-type: none"> <li>› Nombre d'études d'impacts réalisés</li> <li>Projets implantés (lien cyclable, trottoir, arrêt de bus ...)</li> </ul>
<b>TCA09</b> Poursuite du déploiement des mesures préférentielles pour bus (MPB)	<ul style="list-style-type: none"> <li>› Km de MPB dans l'arrondissement</li> <li>› Suivi de la ponctualité des autobus</li> </ul>
<b>TCA10</b> Aménagement des arrêts d'autobus par l'arrondissement	<ul style="list-style-type: none"> <li>› Nombre d'arrêts aménagés</li> <li>Nombre de plainte des citoyens (diminution)</li> </ul>
<b>TCA11</b> Bonification du service d'autopartage et de véhicule en libre-service	<ul style="list-style-type: none"> <li>› Nombre d'abonnés</li> <li>Nombre de stations et/ou de véhicules disponibles</li> </ul>

## AXE 2: SÉCURITÉ DES DÉPLACEMENTS ET QUALITÉ DE VIE

<i>Fiche d'intervention</i>	<i>Indicateurs de suivi</i>
<b>SDQV01</b> Amélioration de la sécurité des intersections	<ul style="list-style-type: none"> <li>› Aucun</li> </ul>
<b>SDQV02</b> Mise en place d'une stratégie particulière au niveau des établissements scolaires et des garderies	<ul style="list-style-type: none"> <li>› Vitesse pratiquée versus affichée</li> <li>Nombre d'établissements scolaires/garderies complétées</li> </ul>
<b>SDQV03</b> Mise en place d'une stratégie particulière au niveau des parcs	<ul style="list-style-type: none"> <li>› Vitesse pratiquée versus affichée</li> <li>Nombre de parcs complétés</li> </ul>
<b>SDQV04</b> Réduction des conflits piétons/vélos et vélos/autobus sur le boulevard Gouin et le long des berges	<ul style="list-style-type: none"> <li>› Nombre de plaintes</li> <li>Diminution des accidents</li> </ul>
<b>SDQV05</b> Mise en place de mesures de modération de la circulation dans les rues locales	<ul style="list-style-type: none"> <li>› Nombre de mesures de modération mises en place</li> <li>Nombre de plaintes</li> <li>Relevés de vitesse avant et après</li> <li>Comptage véhiculaire</li> </ul>
<b>SDQV06</b> Sensibilisation au respect du Code de la route auprès des citoyens	<ul style="list-style-type: none"> <li>› Nombre de campagnes mises en œuvre</li> <li>Nombre d'infractions</li> <li>Respect des vitesses affichées</li> </ul>
<b>SDQV07</b> Veille sur les pratiques émergentes pour les rues locales	<ul style="list-style-type: none"> <li>› Aucun</li> </ul>
<b>SDQV08</b> Mise en œuvre de la politique de déneigement de la Ville de Montréal	<ul style="list-style-type: none"> <li>› Nombre de plaintes</li> <li>Km de trottoirs déneigés</li> </ul>

<b>SDQV09</b> Création de «quartiers verts» favorisant la mobilité durable	<ul style="list-style-type: none"> <li>› Nombre de quartiers verts aménagés</li> <li>Nombre d'actions posées afin de réaliser un quartier vert</li> </ul>
<b>SDQV10</b> Réduction des îlots de chaleur	<ul style="list-style-type: none"> <li>› Nombre de sites réaménagés</li> <li>Nombre d'arbres plantés</li> <li>Modification du règlement d'urbanisme</li> </ul>
<b>SDQV11</b> Adoption d'une politique de transport durable à l'intention des employés de l'arrondissement	<ul style="list-style-type: none"> <li>› Nombre d'employés ayant adhéré aux programmes d'abonnement annuel du transport collectif</li> <li>Nombre de coéquipiers de covoiturage</li> <li>Nombre de stationnements vélos installés</li> </ul>
<b>SDQV12</b> Incitation chez les grands employeurs à se doter d'une politique encourageant la mobilité durable	<ul style="list-style-type: none"> <li>› Nombre d'employés ayant adhéré aux programmes d'abonnement annuel du transport collectif</li> <li>Nombre de coéquipiers de covoiturage</li> <li>Nombre de stationnements vélos installés</li> <li>Nombre de plan de mobilité durable mis en place</li> </ul>
<b>SDQV13</b> Information et sensibilisation sur les nouvelles interventions mises en place dans le cadre du Plan local de déplacements	<ul style="list-style-type: none"> <li>› Nombre de campagnes réalisées</li> <li>Nombre de citoyens ciblés</li> <li>Accessibilité des moyens de communication utilisés</li> </ul>
<b>SDQV14</b> Encouragement à l'utilisation de véhicules moins énergivores.	<ul style="list-style-type: none"> <li>› Nombre de véhicules électriques ou à énergie alternative que possède l'arrondissement</li> <li>Nombre de places de stationnement réservées pour les véhicules électriques ou à énergie alternative</li> <li>Nombre de bornes de taxis</li> <li>Nombre de taxis éco énergétiques</li> </ul>

### AXE 3: RÉSEAU ROUTIER ET STATIONNEMENT

<i>Fiche d'intervention</i>	<i>Indicateurs de suivi</i>
RRS01 Fluidification des conditions de circulation sur les grands axes	<ul style="list-style-type: none"> <li>› Nombre d'intersections ayant bénéficié du programme de mise aux normes</li> </ul>
RRS02 Affirmation des fonctions et des vocations du réseau de voirie - Réaménagement de certains axes	<ul style="list-style-type: none"> <li>› Aucun</li> </ul>
RRS03 Implantation d'une politique de stationnement	<ul style="list-style-type: none"> <li>› Avancement de la mise en place d'une politique de stationnement</li> <li>Diminution du nombre de plaintes des citoyens</li> </ul>
RRS04 Mise à jour de la politique de camionnage en fonction des projets urbains et de transport	<ul style="list-style-type: none"> <li>› Aucun</li> </ul>
RRS05 Analyse des conditions de déplacement et d'aménagement du secteur industriel	<ul style="list-style-type: none"> <li>› Intersections aménagées</li> <li>Km de liens cyclables et de trottoirs aménagés</li> </ul>

## 7.2 Bilan et révision du Plan local de déplacements

Le suivi des indicateurs devrait être l'objet d'un bilan réalisé tous les trois ans. De cette façon, le bilan triennal informerait les élus et la population sur l'avancement des projets et des effets de ces derniers. Par la suite, deux années seront disponibles afin de mettre à jour le Plan local de déplacements. Ainsi, ce dernier serait révisé tous les cinq ans afin de s'ajuster au bilan triennal ainsi qu'aux nouveaux enjeux de l'arrondissement et avancées dans le domaine des transports.

### Les critères d'implantation des stationnements vélos

Plusieurs facteurs sont à prendre en compte pour le choix du type de stationnement à mettre en place :

- La durée de stationnement (quelques minutes, heures ou toute la journée);
- Les conditions météorologiques (un stationnement abrité est recommandé pour les conditions pluvieuses, hivernales);
- La valeur de la bicyclette;
- Le sentiment d'insécurité de la part du cycliste.

### Les conditions d'un bon stationnement vélo

- Le support doit permettre de cadenasser facilement la roue avant et le cadre avec un cadenas en U ou un câble;
- Le stationnement vélo doit être facilement accessible de la rue, hors des zones piétonnières et son accès doit minimiser les croisements avec les voitures et les piétons. Il doit être placé le plus près possible de l'entrée principale de l'édifice (idéalement entre 15 et 50 m).
- Le stationnement doit être à la vue des passants ou surveillé par un gardien.
- Le stationnement doit être repérable de la rue (mise en place d'une signalisation adaptée pour indiquer le stationnement vélo).

### La typologie du stationnement vélo

Comme énuméré précédemment, il existe plusieurs types de stationnements pour les vélos à mettre en place selon les motifs de déplacements, la durée de l'arrêt, etc. Plus le stationnement est long et plus le dispositif prévu au stationnement devra garantir la sécurité des vélos. :

- **Le stationnement de courte durée;**
- **Le stationnement de longue durée;**
- **Le stationnement résidentiel;**
- **Le stationnement périodique (festivals, foires, marchés...).**

### Le stationnement de courte durée

Il varie de quelques minutes à quelques heures et ne demande pas de dispositifs de sécurité particuliers. Il doit néanmoins répondre aux impératifs d'attache du vélo et de visibilité. Les critères essentiels de qualité pour l'utilisateur sont sa localisation à proximité du lieu de destination et la facilité d'utilisation.

**Lieu d'implantation privilégié :** Pôles générateurs de déplacements (commerces, métro, écoles, institutions...)

Type	Arceau Support en « U » inversé	Râtelier (Rawdon) Metal	Poteau
Illustration			
Capacité de support	2	3 à 7 voir +	2
Usage	Trottoir, Façade	Trottoir, Rue	Trottoir Façade
Surface d'ancrage	Béton	Béton, asphalte, gazon	Béton
Avantages	Faible encombrement (2,5 à 3 m <sup>2</sup> ) Faible risque que la roue avant pivote et que le vélo chute; Facilité de stationnement si espacement entre les arceaux; Installation visible; Nettoyage facile; Coût peu élevé.	Densité (plus grande capacité pour une surface donnée); Facilité d'utilisation : le modèle illustré supporte le vélo debout avant qu'il soit cadenassé.	Faible encombrement.
Inconvénients	Si l'arceau est large, difficulté de faire tenir les petits vélos; Formule relativement désordonnée, car délimitation peu claire; Aucun maintien du guidon.	□ an□uvres de stationnement plus difficiles, vu le chevauchement des guidons; Difficulté de stationnement pour les vélos ayant un panier avant; Difficile à utiliser avec certains vélos (très gros pneus, petits cadenas).	Risque de chute du vélo; si la roue avant est libre de pivoter; Difficile à utiliser avec les petits vélos lorsque l'anse du support est courte. □ mpiètent sur corridor piétonnier requis en façade de b□timent.
Références	Aire vélo (Québec) : <a href="http://www.airevelo.com/index.htm">www.airevelo.com/index.htm</a>	vélo Rac (Québec) <a href="http://www.velo-rac.com">www.velo-rac.com</a>	vélo Rac (Québec) <a href="http://www.velo-rac.com">www.velo-rac.com</a>
Coût	27 □ □	3 □ □ pour 3 vélos	3 □ □
□ valuation	★★★★★	★★★★	★★★

### Le stationnement de longue durée

Ce type de stationnement est utile pour les employés, résidents et étudiants qui souhaitent stationner leur vélo pendant plusieurs heures ou la journée entière.

□es exigences sont fortes en termes de protection contre le vol, de vandalisme et d'□interpéries.

**Lieu d'implantation privilégié :** Établissements scolaires, entreprises, terminus, gares et station de métro

Type	Cases/casier modulaires à vélo	Crochet	Abris/enclos à vélo
<b>Illustration</b>			
<b>Capacité de support</b>	2 par case	1	Selon le support à vélo installé
<b>Usage</b>	Façade; Terrain vacant.	Garage	Garage; Terrain vacant; Stationnement voiture.
<b>Surface d'ancrage</b>	Béton Asphalte	Plafond; Mur.	Béton Asphalte
<b>Avantages</b>	Meilleure protection contre les intempéries, le vol et le vandalisme; Double espace de rangement : vélo et effets personnels et équipement.	Faible encombrement des vélos stationnés; Système économique acceptant plusieurs largeurs de pneus possibles; Système bien adapté aux locaux souterrains dans les immeubles.	Protection contre les intempéries; Protection contre le vandalisme et le vol □ fermeture à clé de □ enclos □.
<b>Inconvénients</b>	□ nécessite un espace important pour □ être installé □ coût élevé	Système peu convivial, car il peut être difficile, pour certains usagers, de décrocher son vélo; Manœuvre d'accrochage difficile et salissante; □ nécessite un élément d'accrochage fixé au mur pour permettre l'utilisation de cadenas en □.	□ nécessite un support à vélo à l'intérieur pour stationner les vélos; □ nécessite une gestion des clés, système peu pratique; □ coût élevé
<b>Références</b>	□ cyclesafe □ SA : <a href="http://www.cycle-safe.com">www.cycle-safe.com</a>	□ vélo □ ac □ ué □ c □ <a href="http://www.velorac.com">www.velorac.com</a>	
<b>Coût</b>	1 □ □ par case	□ □ □ base support □ vélos □	
<b>Évaluation</b>	★★★★★	★★	★★★★★

### Le stationnement résidentiel

Il s'agit du stationnement disponible pour les résidents et logements collectifs. Le type de réponse au stationnement résidentiel est le même que celui de longue durée de nuit, car les résidents utilisent leurs vélos la journée (courses, travail, études, loisirs...). Les solutions à développer sont donc présentées dans la fiche concernant le stationnement de longue durée.

### Le stationnement périodique (festivals, foires, marchés...)

Certains endroits, lors de certains événements, reçoivent un afflux important de cyclistes. Il importe de mettre en place des installations temporaires en nombre suffisant pour répondre à la demande. Les exigences pour le matériel correspondront, dans ce cas, à la possibilité de montage et de démontage rapides tout en assurant aux vélos une attache équivalente à celle obtenue sur les stationnements permanents.

### La capacité requise du stationnement

Dix vélos occupent la place d'une voiture stationnée. Vélo Québec préconise :

Fonction	Nombre recommandé de places
Résidentiel	1 ou plus par 2 logements
Enseignement	1 par 5 à 20 élèves
Travail	1 par 10 à 40 employés
Services	1 par 25 à 100 usagers
Commerce isolé	2 ou plus
Rue commerçante	5 par 100m de façade
Centre commercial	1 par 100m <sup>2</sup>