



2018-
2023

PLAN LOCAL DE DÉPLACEMENTS PLAN D'INTERVENTION

ARRONDISSEMENT DE

RIVIÈRE-DES-PRAIRIES—POINTE-AUX-TREMBLES



Rivière-des-Prairies
Pointe-aux-Trembles

Montréal





Table des Matières

LISTE DES ACRONYMES	5
MOT DE LA MAIRESSE	6
LE CONSEIL D'ARRONDISSEMENT	6
1. Introduction	7
1.1 MISE EN CONTEXTE	8
1.2 OBJECTIFS DU PLD	8
1.3 VISION DU PLD	9
1.4 MÉTHODOLOGIE	9
1.5 DÉMARCHÉ PARTICIPATIVE ET CONSULTATIVE	10
2. Plan d'intervention	11
2.1 CONFORMITÉ DU PLD AVEC LES AUTRES POLITIQUES MUNICIPALES	12
2.2 RÉFLEXION SUR LES INTERVENTIONS DU PLD	12
2.3 THÉMATIQUES D'INTERVENTION	12
2.4 PRÉSENTATION DES FICHES D'INTERVENTION	12
3. Transports collectifs et actifs	14
TCA-01 : BONIFICATION DE L'OFFRE EN AUTOBUS	16
TCA-02 : AJUSTEMENT DE L'OFFRE EN TRANSPORT COLLECTIF	21
TCA-03 : AMÉLIORATION DE L'EXPÉRIENCE EN TRANSPORT COLLECTIF	24
TCA-04 : DÉVELOPPEMENT D'UN RÉSEAU PIÉTONNIER CONTINU	26
TCA-05 : DÉVELOPPEMENT D'UN RÉSEAU CYCLABLE CONTINU ET CONNECTÉ	29
TCA-06 : BONIFICATION DES SERVICES ET AMÉNAGEMENTS COMPLÉMENTAIRES À L'UTILISATION DU VÉLO	33
TCA-07 : DÉVELOPPEMENT ET PROMOTION DES MODES ALTERNATIFS À L'AUTO-SOLO	38
TCA-08 : DÉVELOPPEMENT ET PROMOTION DE L'INTERMODALITÉ SUR LE TERRITOIRE	40
4. Sécurité et qualité de vie	44
SQ-01 : AMÉLIORATION DE L'EXPÉRIENCE PIÉTONNE	46
SQ-02 : AMÉLIORATION DE L'EXPÉRIENCE VÉLO	51
SQ-03 : SÉCURISATION DES ÉCOLIERS AUX ABORDS DES ÉTABLISSEMENTS SCOLAIRES DE L'ARRONDISSEMENT	56
SQ-04 : SÉCURISATION DES DÉPLACEMENTS ACTIFS DES AÎNÉS ET DES PMR	60
SQ-05 : SÉCURISATION DES INTERSECTIONS ET AXES NÉVRALGIQUES DE L'ARRONDISSEMENT	66
SQ-06 : MISE EN PLACE DE MESURES D'APAISEMENT DE LA CIRCULATION	73
SQ-07 : IMPLANTATION DE MESURES FAVORISANT LA MOBILITÉ DURABLE	77
SQ-08 : SENSIBILISATION AU RESPECT DU CODE DE LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE	81
SQ-09 : INFORMATION ET SENSIBILISATION SUR LES NOUVELLES INTERVENTIONS MISES EN PLACE DANS LE CADRE DU PLD	83
5. Réseau routier et stationnement	89
RS-01 : RAFFINEMENT DE LA HIÉRARCHIE ROUTIÈRE	91
RS-02 : ÉLABORATION D'UNE STRATÉGIE DE SUIVI DES LIMITES DE VITESSE	95
RS-03 : FLUIDIFICATION DE LA CIRCULATION VÉHICULAIRE	97
RS-04 : LUTTE CONTRE LES ÎLOTS DE CHALEUR ET LES GES	100
6. Mise en oeuvre et suivi	103
6.1 INDICATEURS DE SUIVI	104
6.2 BILAN ET RÉVISION DU PLD	113

Liste des figures

FIGURE 1-1 : MODES DE TRANSPORT	8
FIGURE 1-2 : OBJECTIFS DU PLD	8
FIGURE 1-3 : ÉTAPES DU PLD	9

Liste des photographies

PHOTOGRAPHIE 1-1 : KIOSQUES DU 3 JUIN 2017 (FÊTE DE LA FAMILLE DE PAT) ET DU 10 JUIN 2017 (FÊTE DE LA FAMILLE DE RDP)	10
PHOTOGRAPHIE 1-2 : ATELIER DE TRAVAIL AVEC LES PARTENAIRES DE L'ARRONDISSEMENT, 14 JUIN 2017	10
PHOTOGRAPHIE 1-3 : ATELIER DE TRAVAIL AVEC LES PARTENAIRES DE L'ARRONDISSEMENT, 4 DÉCEMBRE 2017	10
FIGURE 2-1 : THÉMATIQUES D'INTERVENTIONS DU PLD	12
FIGURE 2-2 : FICHE EXPLICATIVE	13

Liste des tableaux

TABLEAU 3-1 : PROBLÉMATIQUES – TRANSPORTS COLLECTIFS ET ALTERNATIFS À L'AUTO-SOLO	15
TABLEAU 6-1 : INTERVENTIONS ET LEURS INDICATEURS DE SUIVI	104
TABLEAU 6-2 : INDICATEURS GLOBAUX	112

Acronyme	Définition
ARTM	Autorité régionale de transport métropolitain
AMM	Aide à la mobilité motorisée
AQDR	Association québécoise de défense des droits des personnes retraitées et préretraitées
CGD	Centre de gestion des déplacements
CLSC	Centre local de services communautaires
CSR	Code de la sécurité routière
DAUSE	Direction de l'aménagement urbain et des services aux entreprises
Enquête OD	Enquête Origine-Destination
GES	Gaz à effet de serre
MADA	Municipalité amie des aînés
MOBA	Mobilité Alternative
MPB	Mesure préférentielle pour autobus
MTMDET	Ministère des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports
N.A	Non applicable
OMS	Organisation mondiale de la Santé
PAT	Pointe-aux-Trembles
PGD	Plan de gestion des déplacements
PLD	Plan local de déplacements
PMD	Plan de mobilité durable
PMR	Personne à mobilité réduite
RDP	Rivière-des-Prairies
RDP-PAT	Rivière-des-Prairies-Pointe-aux-Trembles
RTM	Réseau de transport métropolitain
SAD	Schéma d'aménagement et de développement
SAAQ	Société de l'assurance automobile du Québec
SIVT	Service des infrastructures, de la voirie et des transports
S.O	Sans objet
SPVM	Service de police de la Ville de Montréal
SRB	Service rapide par bus
STM	Société de Transport de Montréal
TOD	Transit-Oriented Development



**Mairesse
de l'arrondissement**

Chantal Rouleau
514 868-4050

MOT DE LA MAIRESSE

L'arrondissement de Rivière-des-Prairies–Pointe-aux-Trembles est fier de présenter son Plan local de déplacements.

Après plusieurs mois de consultations et d'évaluations des déplacements sur le territoire, l'arrondissement a mis en place des stratégies d'intervention en matière de transport, d'aménagement urbain, de circulation et de stationnement qui reflètent les habitudes, les besoins, les préoccupations et les attentes de la population et de tous ceux qui circulent sur le territoire de façon régulière.

Ces stratégies serviront à planifier de façon harmonieuse, efficace et sécuritaire le développement des différents modes de transport (marche, vélo, automobile, train, autobus) sur le territoire, ainsi qu'à améliorer les conditions de déplacements des personnes et des marchandises dans l'arrondissement.

Les constats et les enjeux du Plan local de déplacements portent sur trois axes d'intervention, le transport routier et le stationnement, les transports collectifs et actifs, ainsi que la sécurité des déplacements et la qualité de vie.

Notre volonté est de créer un milieu de vie attrayant, sécuritaire et prospère pour les citoyens de Rivière-des-Prairies–Pointe-aux-Trembles, en assurant un équilibre entre leurs besoins de mobilité et la protection de leur environnement et de leur santé.

Nos équipes sont plus que jamais motivées à atteindre les objectifs que nous nous sommes fixés afin de faire de l'arrondissement de Rivière-des-Prairies–Pointe-aux-Trembles un environnement sécuritaire qui répond aux besoins et aux particularités de tous.

De nombreux acteurs ont consacré temps, travail et expertise sur cet ambitieux plan : élus et employés de l'arrondissement, représentants de la STM, de la RTM, de la Ville de Montréal ainsi que des organismes, des citoyens et des gens d'affaires. Je tiens à les remercier chaleureusement pour leur implication. Ce plan guidera nos décisions et nos orientations pour les années à venir et nous le réviserons périodiquement afin qu'il reflète notre territoire en évolution.

LE CONSEIL D'ARRONDISSEMENT



Conseillère de la Ville
District de Pointe-aux-Trembles
Suzanne Décarie
514 868-4351



Conseiller d'arrondissement
District de Pointe-aux-Trembles
Gilles Déziel
514 868-4352



Conseiller de la Ville
District de la Pointe-aux-Prairies
Richard Quay
514 868-4356



Conseillère d'arrondissement
District de la Pointe-aux-Prairies
Lisa Christensen
514 210-9094



Conseiller de la Ville
District de Rivière-des-Prairies
Giovanni Rapanà
514 868-5558



Conseillère d'arrondissement
District de Rivière-des-Prairies
Nathalie Pierre-Antoine
514 868-4052

1.

Introduction

1.1 MISE EN CONTEXTE

Situé à l'extrémité est de l'île de Montréal et délimité, notamment, par la rivière des Prairies au nord et le fleuve Saint-Laurent au sud, l'arrondissement de Rivière-des-Prairies-Pointe-aux-Trembles (RDP-PAT) couvre une superficie de 42,3 km². L'arrondissement de RDP-PAT est desservi par les axes est-ouest que sont l'autoroute 40 (A-40), les boulevards Gouin Est, Perras, Maurice-Duplessis et Henri-Bourassa Est ainsi que les rues Sherbrooke et Notre-Dame Est. Seul le boulevard Saint-Jean-Baptiste permet une circulation nord-sud de part et d'autre de l'A-40 (entre la rue Notre-Dame Est et le boulevard Gouin Est). Par ailleurs, l'arrondissement se démarque par la présence de terrains vacants pouvant accueillir de nombreux développements résidentiels, commerciaux ou industriels. Ces nouveaux projets au sein de l'arrondissement se traduisent par une augmentation des déplacements véhiculaires et une croissance potentielle des conflits entre les différents usagers de la route (conducteurs, piétons, cyclistes et usagers du transport collectif).

C'est dans l'optique d'améliorer la mobilité et la qualité de vie de ses citoyens que l'arrondissement de RDP-PAT a décidé d'élaborer son PLD. Cet outil de planification élaboré dans la continuité du Plan de transport¹ découle d'une forte démarche de concertation. Il permet de définir les stratégies d'intervention visant à améliorer les conditions de déplacements des personnes et des marchandises (Figure 1-1), mais également de maintenir, voire améliorer, la qualité de vie des résidents.

Figure 1-1 : Modes de transport



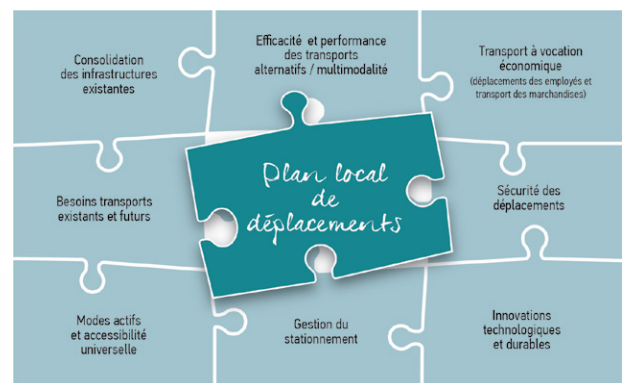
Source : CIMA+

1.2 OBJECTIFS DU PLD

Complémentaire aux grandes interventions pilotées par le gouvernement du Québec, l'Autorité régionale de transport métropolitain (ARTM), le Réseau de transport métropolitain² (RTM), la Société de transport de Montréal (STM) et la Ville de Montréal, le PLD de RDP-PAT a pour objectifs de (Figure 1-2) :

- Évaluer les besoins actuels et futurs de l'arrondissement afin de dégager les principaux éléments du portrait et diagnostic. Ils agiront comme toile de fond à l'élaboration des interventions, des mesures et d'autres actions à prendre pour répondre aux situations identifiées;
- Planifier et organiser les différentes actions, mais s'assurer de leur cohérence avec le territoire, avec les enjeux, entre les réseaux et les modes de transport, avec les orientations de planification d'aménagement et de transport;
- Définir et proposer des solutions viables, conformes au contexte de planification élargi, notamment à l'égard du Plan de transport de la Ville de Montréal;
- Doter l'arrondissement d'une approche et d'une politique d'ensemble répondant aux préoccupations des citoyens et des autres intervenants ainsi qu'aux problématiques de transport identifiées sur le territoire;
- Proposer des mesures qui favorisent l'amélioration de la qualité de vie et de la sécurité des résidents dans une orientation favorisant le verdissement et l'apaisement de la circulation;
- Proposer des mesures et des interventions efficaces et adaptées permettant l'amélioration des conditions globales de transport en matière de transport collectif, de réseaux piétonniers, de réseaux cyclables, de transport des biens et des personnes, de stationnements, et ce, sur l'ensemble du réseau routier local actuel et futur.

Figure 1-2 : Objectifs du PLD



Source : CIMA+

¹ Ville de Montréal (2008). Plan de transport, 220 pages.

² Le 1er juin 2017, l'Agence métropolitaine de Transport (AMT) a été abolie et deux nouvelles entités de gestion de l'offre en transport collectif du Grand Montréal ont vu le jour : Autorité régionale de transport métropolitain (ARTM) et Réseau de transport métropolitain (RTM). L'ARTM assure la planification, l'organisation et le financement du transport collectif de la région métropolitaine tandis que le RTM gère les opérations des lignes de train de banlieue et des autobus des Couronnes Nord et Sud de Montréal.

1.3 VISION DU PLD

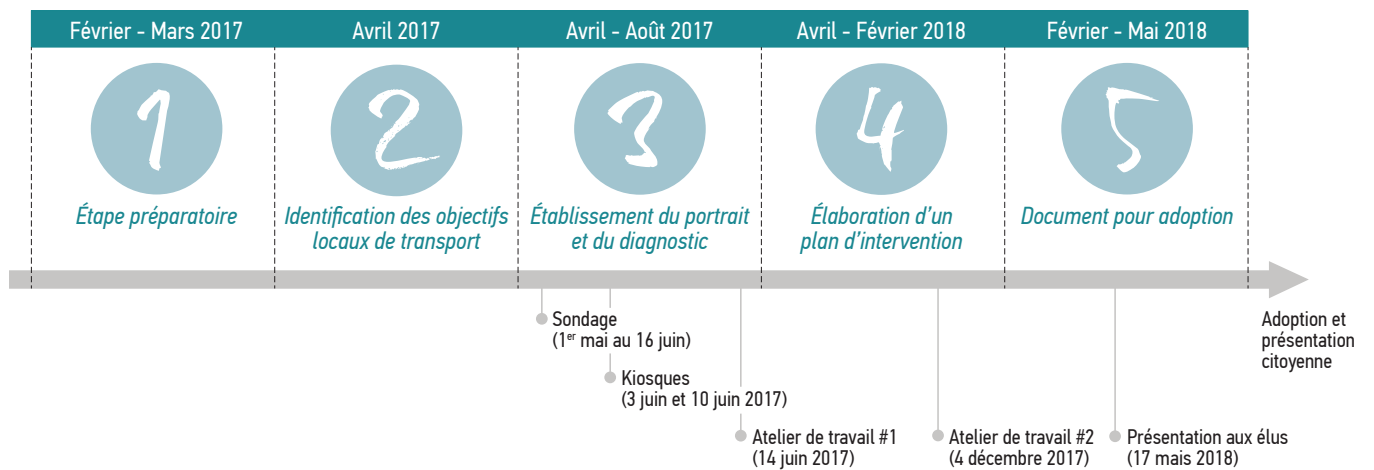
La vision établie par l'arrondissement de RDP-PAT pour son PLD est :

"Créer un milieu de vie attrayant, sécuritaire et prospère pour les citoyens de Rivière-des-Prairies-Pointe-aux-Trembles en assurant un équilibre entre les besoins de mobilité des habitants et la protection de leur environnement et de leur santé."

1.4 MÉTHODOLOGIE

L'approche technique proposée par CIMA+ est basée sur les grandes étapes illustrées et présentées à la Figure 1-3. Cette approche méthodologique s'appuie sur le Guide des plans locaux de déplacements réalisé par le Service des infrastructures, du transport et de l'environnement de la Ville de Montréal³ :

Figure 1-3 : Étapes du PLD



Source : CIMA+

1. Étape préparatoire

Le chargé de projet de l'arrondissement identifie les intervenants et forme les comités de suivi du projet (comité technique et comité directeur). La collecte des données disponibles de même que leur analyse sommaire sont réalisées à cette étape;

2. Identification des objectifs locaux de transport

Les objectifs locaux ont été déterminés en fonction d'un diagnostic sommaire des données;

3. Établissement du portrait de la situation actuelle

Le portrait détaille les situations actuelle et anticipée en termes de mobilité au sein de l'arrondissement.

4. Élaboration du diagnostic et du plan d'intervention

Le diagnostic croisé entre les différents modes et l'adéquation de l'offre et de la demande permet de hiérarchiser les problématiques de transport. Des pistes de réflexion visant à mitiger les problématiques relevées sont ensuite approfondies. Un inventaire des principaux projets majeurs liés au transport (infrastructure routière et transport collectif) est également réalisé en partenariat avec les différents acteurs impliqués dans le domaine. Les stratégies d'interventions sont regroupées par famille (projets d'infrastructures, politiques, programme, etc.), puis analysées dans le cadre d'un plan détaillé. Des indicateurs de suivi du PLD sont également proposés.

5. Production et dépôt du PLD

Production du document préliminaire pour consultation. Cette dernière étape consiste à produire le document du PLD qui contiendra le diagnostic et le plan d'intervention;

6. Production et dépôt du PLD

Production du document final pour adoption.

³ Ville de Montréal (2010). Guide des plans locaux de déplacements, 162 pages.

1.5 DÉMARCHE PARTICIPATIVE ET CONSULTATIVE

L'arrondissement de RDP-PAT souhaite confirmer l'acceptation et l'adhésion de la population auprès du PLD en l'informant et l'engageant en cours de processus, facilitant ainsi son adoption et sa mise en œuvre. L'atteinte des objectifs de la démarche dépend de la participation soutenue des différents partenaires impliqués (milieux économique et associatif, institutions locales, etc.) dans la planification des transports, dans les processus de recherche et de diffusion d'information, et dans l'acceptation et la validation du contenu de la présente étude. Le succès du processus dépend également de la contribution des citoyens de l'arrondissement dans l'identification des enjeux de déplacement et des interventions souhaitables. C'est dans cette perspective que quatre activités ont eu lieu tout au long du mandat :

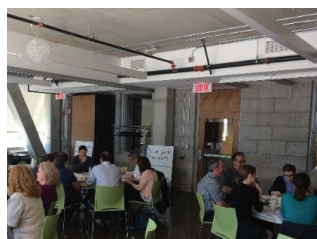
- **Sondages auprès des citoyens et entreprises – Sondages⁴** mis en ligne entre le 1^{er} mai et le 16 juin 2017 où les citoyens, entreprises et commerçants⁵ étaient invités à identifier les problématiques de mobilité de l'arrondissement. Un total de 464 citoyens et 32 entreprises ont rempli le sondage;
- **Kiosques (Photographie 1-1)** – Kiosques ayant eu lieu lors d'événements familiaux de l'arrondissement et qui avaient pour objectifs d'interroger les citoyens quant à leurs habitudes de déplacements au sein de l'arrondissement, les problématiques de mobilité vécues par ces derniers et les pistes de solution qui pourraient être mises en place. Plus précisément, les kiosques ont eu lieu lors des fêtes de la famille de PAT (3 juin 2017 au parc Daniel-Johnson) et de RDP (10 juin 2017 au parc Ferdinand Biondi) et on rejoint plus d'une soixantaine de citoyens et participants des événements;
- **Atelier de travail avec les partenaires concernant les problématiques de mobilité de RDP-PAT (Photographie 1-2)** – Des organismes, institutions et entreprises de l'arrondissement ont été convoqués à un atelier de travail dont l'objectif était d'identifier les problématiques et enjeux de mobilité au sein de l'arrondissement. L'atelier, d'une durée de trois heures, s'est tenu le mercredi 14 juin 2017 à la Maison du citoyen (12090, rue Notre-Dame Est). Un total de 50 organismes, institutions et entreprises ont été conviés à l'activité et 21 y ont participé. L'annexe D présente le rapport synthèse de l'activité de consultation;
- **Atelier de travail avec les partenaires concernant les pistes de solution (Photographie 1-3)** – Des organismes, institutions et entreprises de l'arrondissement ont été convoqués à un atelier de travail dont l'objectif était d'identifier les pistes de solutions qui devraient être explorées dans le cadre du plan d'intervention. L'atelier, d'une durée de trois heures, s'est tenu le lundi 4 décembre 2017 à la Maison du citoyen (12090, rue Notre-Dame Est). Un total de 50 organismes, institutions et entreprises ont été conviés à l'activité et 21 y ont participé.

Photographie 1-1 : Kiosques du 3 juin 2017 (Fête de la famille de PAT) et du 10 juin 2017 (Fête de la famille de RDP)



Source : CIMA+

Photographie 1-2 : Atelier de travail avec les partenaires de l'arrondissement, 14 juin 2017



Source : CIMA+

Photographie 1-3 : Atelier de travail avec les partenaires de l'arrondissement, 4 décembre 2017



Source : CIMA+

⁴ http://ville.montreal.qc.ca/portal/page?_pageid=7697,83545570&_dad=portal&_schema=PORTAL

⁵ Contrairement au sondage citoyen, le sondage auprès des entreprises et commerçants a été en ligne jusqu'au 23 juin 2017.



2. Plan d'intervention

2.1 CONFORMITÉ DU PLD AVEC LES AUTRES POLITIQUES MUNICIPALES

Outre le Plan de transport⁶ de la Ville de Montréal, le PLD est réalisé conformément aux autres plans et documents déjà adoptés ou en élaboration au sein de l'arrondissement de RDP-PAT. Parmi ces documents, soulignons le Schéma d'aménagement⁷ de l'agglomération de Montréal, le Plan d'urbanisme et son chapitre sur l'arrondissement⁸, le PPU du Vieux-Pointe-aux-Trembles⁹, le Plan d'action en développement social¹⁰ de l'arrondissement et le Plan de développement durable de la collectivité montréalaise¹¹.

2.2 RÉFLEXION SUR LES INTERVENTIONS DU PLD

Les interventions issues de la démarche du PLD découlent :

- Des enjeux soulevés dans le portrait¹² de la mobilité du PLD;
- Des constats et pistes de solutions soulevés par les citoyens et intervenants techniques lors des différentes activités de consultation menées tout au long de la démarche du PLD;
- Des constats et des pistes de solutions soulevés par les citoyens, les groupes communautaires, les institutions et les partenaires lors des exercices de consultation menés tout au long de la démarche du PLD.

Il est à noter que l'ensemble des interventions/recommandations proposées dans ce Plan font l'objet d'une planification selon quatre horizons : en continu, à court terme, à moyen terme et à long terme.

2.3 THÉMATIQUES D'INTERVENTION

Le plan d'intervention de RDP-PAT s'articule autour de trois thématiques (figure 2-1) :

- Transports collectifs et actifs (TCA);
- Sécurité et qualité de vie (SQ);
- Réseau routier et stationnement (RS).

Figure 2-1 : Thématiques d'interventions du PLD



Source : CIMA+

⁶ Ville de Montréal (2010). Guide des plans locaux de déplacements, 162 pages.

⁷ Ville de Montréal (2015). Schéma d'aménagement et de développement de l'agglomération de Montréal, 218 pages.

⁸ Ville de Montréal (2005, dernière m-a-j 2016). Plan d'urbanisme de Montréal Partie II : Chapitre 20, 55 pages.

⁹ Arrondissement de RDP-PAT (2009). Programme particulier d'urbanisme-Vieux-Pointe-aux-Trembles, 67 pages.

¹⁰ Arrondissement de RDP-PAT (2013). Plan d'action en développement social 2014-2018, 20 pages.

¹¹ Ville de Montréal (2017). Montréal durable 2016-2020, 44 pages.

¹² CIMA+ (2018). Plan local de déplacements de l'arrondissement de RDP-PAT – Portrait de la mobilité, 170 pages.

1 SQ-06

Mise en place de mesures d'apaisement de la circulation 2

3 Maîtres d'ouvrage

- Arrondissement de RDP-PAT (rues locales)
- Ville de Montréal (artères et collectrices)

4 Partenaires

- SPVM
- Commissions scolaires de la Pointe-de-l'Île et English-Montreal
- Comité de circulation de l'arrondissement



Source : Arrondissement de RDP-PAT

Objectifs spécifiques 6

- Améliorer la sécurité routière des piétons et cyclistes au niveau des artères, des collectrices et à proximité des écoles, parcs, garderies et résidences pour aînés;
- Assurer un respect des vitesses affichées, particulièrement dans les zones de 30 km/h;
- Diminuer la circulation de transit sur les rues locales.

5 Actions liées

RS-02	Elaboration d'un plan directeur des limites de vitesse
SQ-01	Amélioration de l'expérience piétonne
SQ-03	Sécurisation des écoliers aux abords des établissements scolaires de l'arrondissement
SQ-04	Sécurisation des aînés et des personnes à mobilité réduite dans leurs déplacements actifs
SQ-05	Sécurisation des intersections et axes névralgiques de l'arrondissement
SQ-09	Information et sensibilisation sur les nouvelles interventions mises en place dans le cadre du PLD

Lieux d'implantation recommandés 7

- Axes ayant reçu des plaintes justifiées
- Rues problématiques selon les relevés de vitesse
- Rues locales propices au transit

Interventions à mettre en place 8

1 Raffiner la démarche d'évaluation structurée (logigramme décisionnel, grille de conception, analyse avant/après, etc.)

L'arrondissement de RDP-PAT affinera son processus de gestion des demandes des citoyens relatives à la circulation. Ce peaufinage du processus pourrait permettre à l'arrondissement de définir la pertinence ou non de mettre en place des mesures de modération de la circulation sur un axe routier, et ce, en fonction des critères suivants : la géométrie, les débits de circulation, les vitesses pratiquées et la présence de pôles générateurs.

Priorisation : **9**

26



2 Implanter des mesures d'apaisement de la circulation

L'arrondissement de RDP-PAT planifiera des mesures d'apaisement de la circulation sur un axe routier, si ce dernier répond aux critères de la démarche d'évaluation structurée (action 1 de la présente fiche). Plus précisément, les mesures proposées sur le territoire de RDP-PAT peuvent être classées en trois familles, soit :

- Mesures de sensibilisation : mesures visant à sensibiliser la population à une problématique de circulation;
- Mesures physiques temporaires : mesures permettant une implantation rapide et peu coûteuse par l'installation de bollards et/ou de balises et par l'application de marquage sur la chaussée. Les mesures temporaires ont l'avantage d'être faciles à enlever dans le cas où elles n'auraient pas l'impact escompté. Par contre, ces mesures (plus particulièrement le marquage au sol) nécessitent un entretien préventif afin qu'elles maintiennent leur efficacité, surtout en hiver;
- Mesures physiques permanentes : elles sont plus onéreuses à l'installation. Elles peuvent cependant faire partie d'une implantation globale dans le cadre du réaménagement complet d'un tronçon de rue ou d'un secteur en particulier.

L'annexe A de la présente fiche illustre les caractéristiques des mesures d'apaisement de la circulation applicables à RDP-PAT. Il est à noter que ces mesures d'apaisement de la circulation devront être adaptées au milieu et au profil de la rue.

Priorisation :

10 Mises en garde

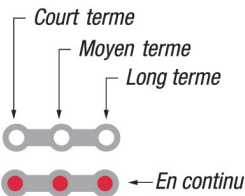
- Lorsque l'on implante des mesures d'apaisement de la circulation, il importe de s'assurer le plus possible que :
 - Le problème de transit n'est pas déplacé sur une autre rue locale et que les voies de circulation connexes ont la capacité d'absorber le report véhiculaire;
 - L'accessibilité des résidents est maintenue;
 - Les opérations d'entretien peuvent être maintenues ou adaptées (balayage, déneigement);
 - Les services d'utilité publique (collectes, véhicules d'urgence) et les services de transport en commun pourront fonctionner efficacement;
 - Les modes de transport non motorisés ne doivent pas être gênés par les mesures mises en place.
- La réduction de la vitesse affichée sans l'implantation de mesures d'apaisement n'a habituellement pas d'effet significatif sur la vitesse des conducteurs;
- L'esthétisme d'un lieu est un facteur qui influence le nombre de marcheurs et de cyclistes qui le fréquentent. La mise en place de mesures de modération élaborée à partir de matériaux de qualité supérieure et de l'espace repris à la circulation motorisée pour verdir les rues sont des facteurs qui contribuent à augmenter le nombre de déplacements actifs.

11 Indicateurs de suivi

- Nombre de mesures de modération mises en place sur les axes problématiques
- Nombre de collisions, tous genres confondus
- Vitesse de circulation aux abords des mesures de mitigation
- Débits véhiculaires le long de l'axe (ou à l'intersection) où des mesures ont été implantées
- Nombre de piétons et cyclistes circulant aux abords des mesures de mitigation

12 Référence

- ATC (1999), Guide canadien d'aménagement des rues conviviales.

- 1 Numéro de la fiche action découlant des axes
SQ : Sécurité et qualité de vie
TCA : Transports collectifs et actifs
RS : Réseau routier et stationnement
- 2 Intitulé de la fiche action
- 3 Porteurs et responsables du financement des interventions à mettre en place
- 4 Acteurs, individuels ou collectifs (groupe et/ou organisation), concernés par les interventions recommandées dans le cadre du PMD
- 5 Rubrique présentant le numéro avec le titre de la fiche d'action en lien avec les interventions proposées dans la présente fiche
- 6 Objectifs spécifiques ciblés
- 7 Sites où les interventions doivent être implantées à RDP-PAT
- 8 Descriptifs des interventions à mettre en place
- 9 Priorité de mise en oeuvre des interventions proposées

- 10 Conseils et recommandations quant aux interventions à mettre en place
- 11 Outils d'évaluation de l'efficacité des interventions (données, ratios, etc.)
- 12 Normes et/ou ouvrages de référence, contact d'association ou de partenaires nécessaires pour la mise en place des interventions proposées (si requis)

3.

Transports
collectifs et actifs

3.1 RAPPEL DES PROBLÉMATIQUES

Le tableau 3-1 relate les problématiques associées aux transports collectifs et actifs au sein de l'arrondissement. Ces problématiques sont tirées du portrait de la mobilité (premier volet du PLD) et des différentes activités de consultation réalisées auprès des citoyens et intervenants techniques de RDP-PAT.

Tableau 3-1 : Problématiques – Transports collectifs et alternatifs à l'auto-solo

Transports collectifs	Transports actifs	Transports alternatifs à l'auto-solo
Autobus • Absence de circuits directs desservant les secteurs nord et sud de l'arrondissement; • Trajets d'autobus de longues durées comportant plusieurs arrêts; • Pour se rendre à destination, les usagers doivent effectuer de nombreux transferts; • Fréquence limitée de certaines lignes de bus; • Méconnaissance des services de taxis collectifs offerts. Train • Arrimage Train/Bus problématique; • Service limité du train de banlieue dans le sens opposé de la pointe, en hors pointe et les fins de semaine.	• Aménagements actifs (piétons et cyclistes) déficients et/ou problématiques : absence de trottoir, discontinuité et non-conformité des aménagements cyclables, etc.; • Liens actifs limités entre les secteurs nord-sud de l'arrondissement; • Accessibilité limitée aux gares de trains de banlieue : absence de raccourcis piétonniers (quartier résidentiel-gare), discontinuité et/ou absence d'aménagements piétons et cyclables; • Manque de mobilier urbain; • Manque de supports à vélos.	• Absence d'une offre en vélos libre-service au sein de RDP-PAT; • Méconnaissance des services de covoiturage offerts aux citoyens; • Offre limitée en véhicules libre-service (une seule station).

3.2 ENJEUX

Les enjeux de mobilité associés aux transports actifs et collectifs au sein de l'arrondissement de RDP-PAT sont :

- Améliorer l'offre de service des transports collectifs et l'expérience client;
- Développer des liens actifs et collectifs inter et intra-arrondissement;
- Améliorer la convivialité et le confort du réseau piétonnier;
- Favoriser l'usage du vélo comme mode de déplacement utilitaire;
- Améliorer la convivialité et le confort du réseau cyclable;
- Bonifier l'offre alternative à l'auto-solo;
- Promouvoir l'intermodalité.

3.3 INTERVENTIONS

La présente thématique vise à favoriser et promouvoir les transports actifs et collectifs de même que les modes alternatifs à l'auto-solo auprès des citoyens et visiteurs de RDP-PAT. L'ensemble des interventions recommandées face à cette thématique sont regroupées sous huit fiches :

TCA-01 : Bonification de l'offre en autobus

TCA-02 : Ajustement de l'offre en transport collectif

TCA-03 : Amélioration de l'expérience en transport collectif

TCA-04 : Développement d'un réseau piétonnier continu

TCA-05 : Développement d'un réseau cyclable continu et connecté

TCA-06 : Bonification des services et aménagements complémentaires à l'utilisation du vélo

TCA-07 : Développement et promotion des modes alternatifs à l'auto-solo

TCA-08 : Développement et promotion de l'intermodalité sur le territoire

Maître d'ouvrage

- › STM

Partenaires

- › Arrondissement de RDP-PAT
- › Ville de Montréal
- › CDC de RDP
- › CDC de la Pointe

Actions liées

- TCA-02** Ajustement de l'offre en transport collectif
- TCA-03** Amélioration de l'expérience en transport collectif
- TCA-08** Développement et promotion de l'intermodalité sur le territoire
- TCA-05** Développement d'un réseau cyclable continu et connecté
- SQ-02** Amélioration de l'expérience vélo
- SQ-09** Information et sensibilisation sur les nouvelles interventions mises en place dans le cadre du PLD



Source : STM

Objectifs spécifiques

- › Améliorer l'offre en transport collectif sur l'ensemble du territoire de RDP-PAT;
- › Améliorer les liens collectifs inter et intra-arrondissement;
- › Améliorer l'efficacité, la fiabilité et la ponctualité du service d'autobus de la STM;
- › Améliorer la compétitivité du transport collectif face à l'auto-solo pour l'ensemble des déplacements.

Lieux d'implantation recommandés

- › Sur l'ensemble du territoire de l'arrondissement de RDP-PAT
- › Boulevard Maurice-Duplessis
- › Intersection Sherbrooke/De La Rousselière (direction est)

Interventions à mettre en place

1 Améliorer la desserte du lien nord-sud

En vue d'améliorer la desserte en transport collectif nord-sud du territoire et en cohérence avec la volonté de l'arrondissement de RDP-PAT de moderniser le boulevard Saint-Jean-Baptiste, la STM a réalisé des analyses visant la bonification de son service entre RDP et PAT. De nombreux scénarios utilisant différentes combinaisons d'axes ont été analysés en intégrant plusieurs sources d'informations, dont les activités de consultation auprès des intervenants de l'arrondissement. La STM a également mis à profit les données de l'enquête Origine-Destination 2013, des enquêtes terrain, des comptes à bord des bus ainsi que d'autres données fournies par certains grands générateurs de déplacements de l'arrondissement.

En réalisant un lien nord-sud dans l'arrondissement, conformément à son plan stratégique opérationnel 2025, la STM cherche à améliorer l'expérience client via une efficacité accrue des déplacements en transport collectif dans l'arrondissement tout en améliorant l'accessibilité à plusieurs secteurs névralgiques de ce dernier. La carte de l'annexe A présente la proposition retenue quant au lien nord-sud.

Priorisation : 

2 Bonifier la desserte en transport collectif de l'arrondissement

En 2017, la STM a entamé une nouvelle ronde de démarches auprès de l'arrondissement et de ses citoyens dans le but de bonifier la desserte et l'offre en transport collectif de ce territoire. Les différentes activités de consultation menées par la STM et l'arrondissement (pour les fins du PLD) ont permis d'identifier les problématiques et les besoins associés au service d'autobus. Dans son plan stratégique organisationnel 2025, la STM prévoit revoir l'ensemble de son réseau et mener de nouvelles consultations publiques. Diverses pistes de réflexion concernant l'équilibre entre l'efficacité (lignes express) et l'accessibilité (lignes locales), et bien d'autres seront abordées. Notons que la flotte de la STM est également appelée à croître dans les prochaines années augmentant ainsi la marge de manœuvre, au niveau opérationnel, et devrait contribuer à une amélioration de la régularité, de la fréquence et de la desserte.

Les analyses qui seront réalisées porteront une attention particulière également au service hors pointe, à contre-pointe et durant la fin de semaine. Ainsi, l'arrondissement continuera de collaborer et d'accompagner la STM dans ses différentes avenues de bonification du transport collectif sur son territoire.

Priorisation :  (varie selon les interventions à l'étude)

3 Poursuivre le déploiement des MPB

Les 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 en plus de réduire les émissions de GES. Les MPB courantes sont les voies réservées, le feu prioritaire, l'optimisation des phasages des feux de circulation et les voies d'évitement de files d'attente près des intersections. La carte de l'annexe B présente les MPB actuels et projetés sur le réseau routier de l'arrondissement de RDP-PAT.

Au printemps 2018, des voies réservées étaient aménagées sur les rues Sherbrooke et Louis-Hyppolyte-Lafontaine, et sur le boulevard Perras. Vingt-trois intersections étaient, pour leur part, munies de feux prioritaires sur le territoire de l'arrondissement. La figure ci-dessous localise ses MPB.

En 2018, la STM mettra en place une voie réservée bus-vélo-taxi sur le boulevard Maurice-Duplessis. Il s'agit de la troisième voie de la sorte sur l'île de Montréal. Le projet fonctionne en symbiose avec la mise en place de feux chandelles qui deviendront intelligents lors de la seconde phase du programme de MPB de la STM.

D'autres études pourraient voir le jour quant à l'implantation de mesures ponctuelles aux intersections (queue-jump) afin de permettre aux autobus d'éviter les retards aux intersections en raison de la congestion. La STM évaluera la possibilité de prolonger la voie réservée le long de la rue Sherbrooke entre la 41^e Avenue et le boulevard Gouin.

Priorisation : 

Mise en garde

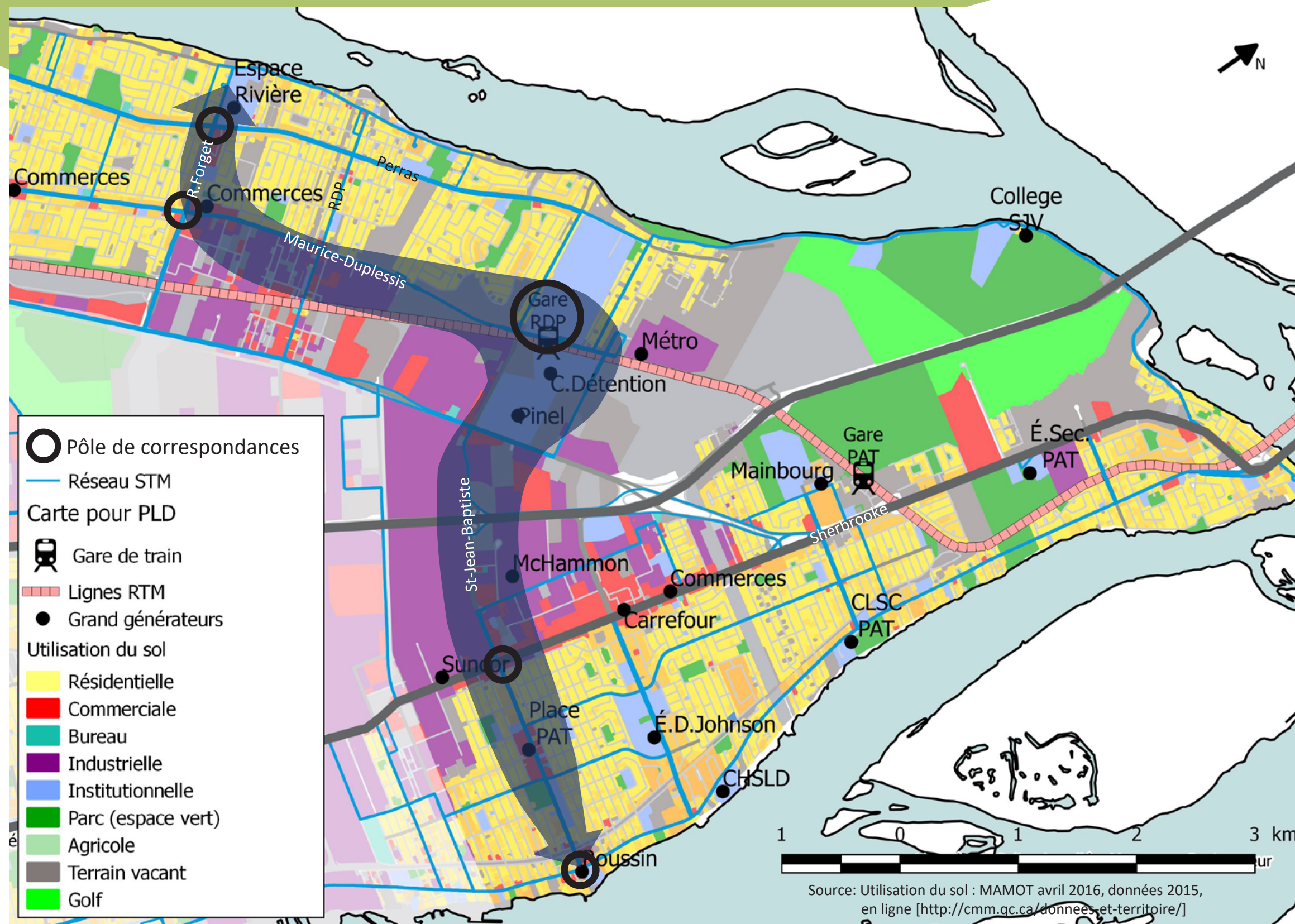
- La mise en place de MPB se fait sous réserve des résultats des études, de l'acceptation du concept par l'arrondissement et du financement du MTMDET.

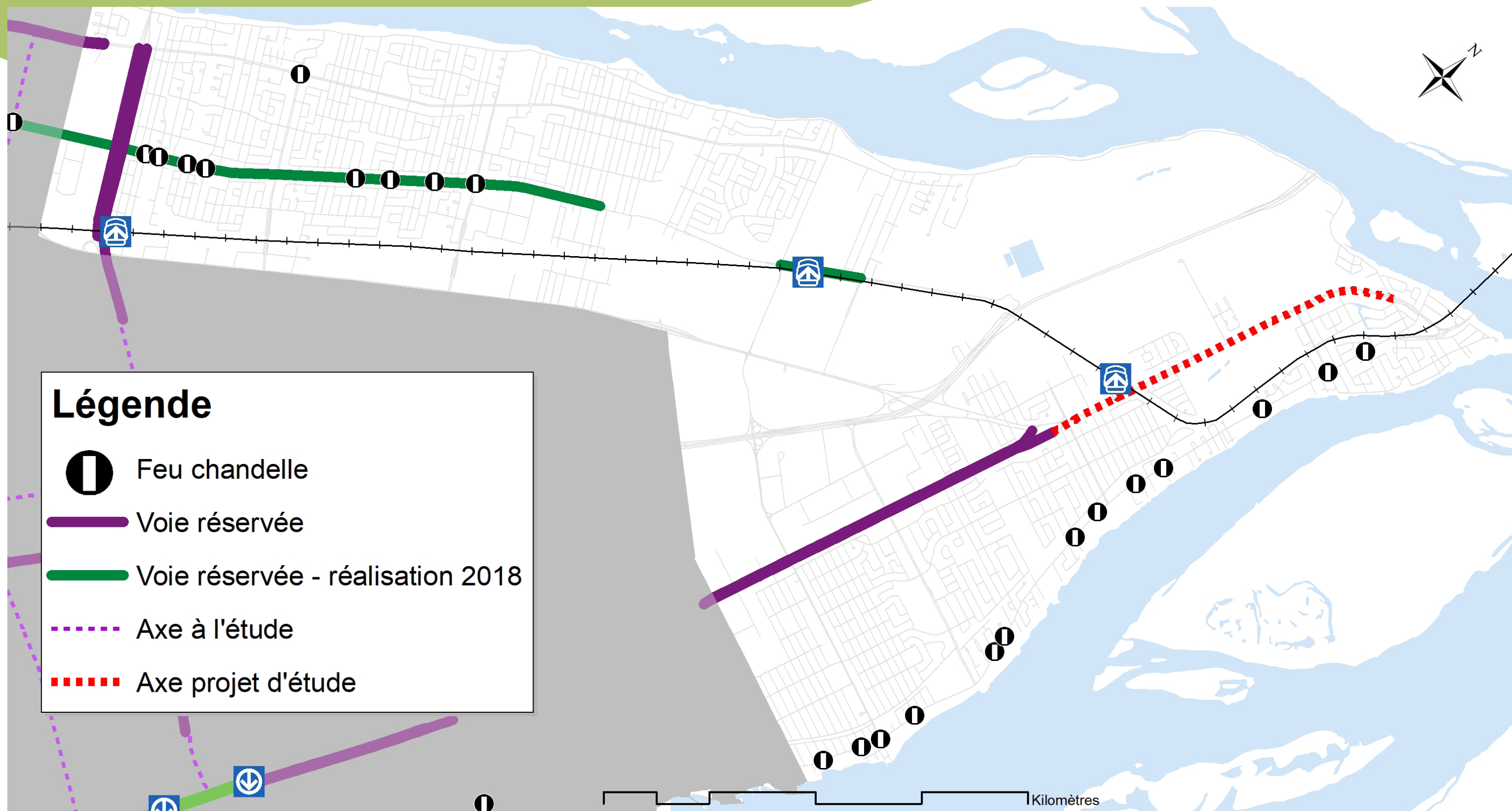
Indicateurs de suivi

- › Part modale du transport collectif
- › Achalandage
- › Nombre de feux prioritaires pour bus
- › Nombre de km de voies réservées

Référence

- › STM (2017), Plan local de déplacements - Arrondissement Rivière-des-Prairies Portrait et diagnostic Pointe-aux-Trembles, 40 pages.





Maîtres d'ouvrage

- › Arrondissement de RDP-PAT
- › Ville de Montréal
- › Entreprises
- › Promoteurs immobiliers
- › Voyagez Futé / MOBA

Partenaires

- › STM
- › RTM
- › ARTM

Actions liées

- TCA-01** Bonification de l'offre en autobus
- TCA-02** Ajustement de l'offre en transport collectif
- TCA-03** Amélioration de l'expérience en transport collectif
- TCA-08** Développement et promotion de l'intermodalité sur le territoire
- SQ-05** Sécurisation des intersections et axes névralgiques de l'arrondissement
- SQ-09** Information et sensibilisation sur les nouvelles interventions mises en place dans le cadre du PLD
- SQ-10** Sensibilisation des grands employeurs à se doter de mesures encourageant la mobilité



Source : Journal Metro

Objectifs spécifiques

- › Arrimer l'offre en transport collectif avec les besoins actuels et à venir de l'arrondissement;
- › Assurer des conditions favorables à la desserte en transport collectif pour les nouveaux secteurs et ceux existants;
- › Améliorer l'accessibilité aux infrastructures et services de transports collectifs.

Lieux d'implantation recommandés

- › L'ensemble du territoire de RDP-PAT, dont les secteurs enclavés et les futurs développements immobiliers, institutionnels, commerciaux et industriels;
- › Développements commerciaux, institutionnels et industriels (grands employeurs).

Interventions à mettre en place

1 Développer une collaboration étroite entre la STM, le RTM et les entreprises de l'arrondissement afin d'améliorer l'offre en transport collectif de l'arrondissement et l'arrimage des différents services aux besoins des employés

L'arrondissement de RDP-PAT pourrait mandater un CGD afin d'animer des rencontres de travail auprès des entreprises de l'arrondissement (rencontres par entreprises d'un même secteur) afin d'identifier les besoins en transport collectif des employés en termes d'accessibilité, d'horaires et de fréquences de passage, de localisation des arrêts et d'arrimage entre les différents services de transports collectifs du territoire (autobus et train de banlieue).

Il est à noter que la STM organisera, dans le cadre de son PSO 2025, une consultation de la population concernant la refonte de son réseau (cela inclut notamment les entreprises). D'autre part, la STM réalisera une vigie concernant les modifications prévues à son réseau et le lien nord-sud devant améliorer l'accès à de nombreuses entreprises de RDP-PAT.

Priorisation : 

2 Réaliser des représentations auprès de l'ARTM quant à une harmonisation tarifaire des transports collectifs

Le concept d'une harmonisation de la tarification des transports collectifs à l'échelle métropolitaine aurait pour objectifs :

- › Augmenter la part de marché du transport collectif;
- › Faciliter l'accès à l'éventail de services de transports collectifs mis à la disposition des citoyens (la tarification pour le train de banlieue est actuellement plus importante que pour l'autobus);
- › Mitiger les problématiques associées à la tarification par zone. À RDP-PAT, l'unification des transports à l'échelle métropolitaine pourrait réduire les problématiques associées au stationnement sur rue des résidents de la Rive-Nord qui prennent l'autobus à Montréal plutôt que d'emprunter les services d'autobus régionaux (problématique de stationnement actuellement observée dans les rues résidentielles de la 81^e Avenue).

Ainsi, l'arrondissement de RDP-PAT présentera son argumentaire aux intervenants du domaine du transport collectif quant à la tarification unique.

Priorisation : 

3 Réaliser des représentations auprès du RTM quant à une bonification de l'offre du train de banlieue de la ligne Mascouche

L'arrondissement de RDP-PAT présentera au RTM leurs propositions (basés sur les problématiques dictées par les citoyens et acteurs-clés du territoire) quant aux bonifications qui devraient être envisagées pour l'offre de service du train de banlieue de la ligne Mascouche. Plus précisément, la fréquence de passage des trains pourrait être optimisée :

- › Aux périodes de pointe du matin et de l'après-midi, et ce, autant dans le sens de la pointe (matin : vers le centre-ville de Montréal / soir : vers Mascouche) que dans le sens opposé de cette dernière (matin : vers Mascouche / soir : vers le centre-ville de Montréal);
- › Hors des périodes de pointe les jours de semaine;
- › Les fins de semaine.

Priorisation : 

4 Améliorer l'accès des résidents des secteurs enclavés au transport collectif

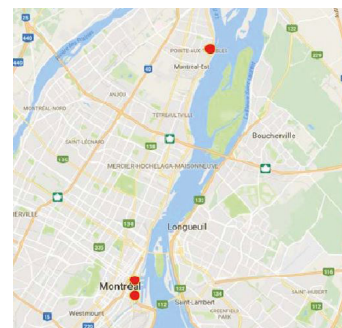
En collaboration avec la STM et le RTM, l'arrondissement de RDP-PAT étudiera les différentes interventions à mettre en place afin de faciliter l'accès aux infrastructures de transport collectif des secteurs enclavés. Les mesures qui pourraient être envisagées par les intervenants sont :

- › Aménager des sentiers piétonniers reliant les cellules résidentielles limitrophes des gares Anjou et Rivière-des-Prairies aux infrastructures métropolitaines;
- › Proposer des modifications à certains circuits d'autobus de manière à réduire la distance de marche des usagers (distance acceptable de moins de 500 m);
- › Revoir l'aménagement de certaines intersections en vue de permettre l'implantation d'arrêts d'autobus.

Priorisation : 

5 Implanter un service de navette fluviale

L'arrondissement de RDP-PAT mettra en service une navette fluviale entre le Vieux Pointe-aux-Trembles et le centre-ville de Montréal. Cette nouvelle offre de transport collectif est un nouvel accès direct au cœur de la métropole ainsi qu'une opportunité pour consolider le développement de l'est de Montréal et pour accroître le potentiel récréotouristique de ce secteur (dont fait partie l'arrondissement de RDP-PAT). Plus précisément, le service de navette desservirait deux points au centre-ville, soit la Cité du Multimédia et le Square-Victoria. La carte ci-dessous illustre les points de départs/d'arrivées à RDP-PAT et au centre-ville.



Source : Lemay

Priorisation : ☐ ☐ ☒

6 Réaliser des représentations auprès de l'ARTM quant à la desserte en transport collectif de l'arrondissement vers les futurs modes lourds (REM et prolongement de la ligne bleue du métro)

D'ici dix ans, deux nouveaux modes lourds seront en service à Montréal et auront une incidence sur les déplacements en transport collectif des résidents de RDP-PAT :

- › Réseau électrique métropolitain : d'une longueur de 67 km et composé de 26 stations, le REM reliera le centre-ville de Montréal, la Rive-Sud, l'Ouest-de-l'Île, la Rive-Nord et l'aéroport. L'arrivée de ce mode lourd aura une incidence sur le train de la ligne Mascouche qui dessert l'arrondissement. Plus précisément, la ligne de train ne se destinera plus au centre-ville et les usagers devront donc effectuer un transfert modal (train vers REM). Pour contrer cette modification de service, l'arrondissement présentera à l'ARTM les bonifications qui devraient être envisagées pour mitiger l'offre de service du train (ex. : améliorer la fréquence de passage du train);
- › Prolongement de la ligne bleue du métro de Montréal : d'une longueur de 6 km et comportant 5 stations, le prolongement de la ligne bleue desservira l'est de Montréal et se terminera à Anjou. L'arrondissement de RDP-PAT s'assurera auprès de l'ARTM qu'une connexion efficace en transport collectif sera offerte entre les nouvelles stations de la ligne bleue et l'arrondissement.

Priorisation : ☐ ☒ ☐

7 Réaliser des représentations auprès de l'ARTM quant la mise en place d'un mode structurant de transport collectif qui favoriserait les déplacements en transport collectif inter et intra-arrondissement

L'arrondissement de RDP-PAT désire qu'un mode structurant de transport collectif soit aménagé au sein de leur territoire de manière à bonifier l'offre en transport collectif inter et intra-arrondissement des citoyens, employés, employeurs et commerçants du territoire à l'étude. Ainsi, l'arrondissement de RDP-PAT réalisera des représentations auprès de l'ARTM pour qu'un tel mode soit implanté.

Priorisation : ☐ ☐ ☒

Mise en garde

- › S.O.

Indicateurs de suivi

- › Part modale du transport collectif
- › Fréquence de passage du train de banlieue de la ligne Mascouche

Référence

- › Lemay (2017), Argumentaire concernant le projet de navette de transport collectif entre le centre-ville et le vieux Pointe-aux-Trembles, 39 pages.

Maîtres d'ouvrage

- › STM
- › ARTM

Partenaires

- › Arrondissement de RDP-PAT
- › Ville de Montréal

Actions liées

- TCA-01** Bonification de l'offre en autobus
- TCA-02** Ajustement de l'offre en transport collectif
- TCA-08** Développement et promotion de l'intermodalité sur le territoire
- SQ-09** Information et sensibilisation sur les nouvelles interventions mises en place dans le cadre du PLD



Source : STM

Objectif spécifique

- › Améliorer l'expérience client lors des déplacements en transport collectif (information clientèle, intermodalité, confort, sécurité et rapidité).

Lieu d'implantation recommandé

- › Sur l'ensemble du territoire de RDP-PAT

Interventions à mettre en place

1 Poursuivre le déploiement de nouveaux abribus de la STM dans l'arrondissement

Au cours des dernières années, de nouveaux abribus transparents, éclairés et mieux intégrés au paysage urbain, ont été installés sur l'île de Montréal. Ce nouveau modèle d'abribus, issu d'un concours mené conjointement en 2009 avec Design Montréal, peut comprendre des technologies sans fil Wi-Fi. Il peut aussi intégrer une interface numérique interactive permettant aux utilisateurs d'interroger le système ou d'entrer en contact avec un agent de sécurité en cas d'urgence. À la suite d'un exercice de priorisation du déploiement des nouveaux abribus, plusieurs d'entre eux pourraient être implantés sur le territoire de RDP-PAT.

Priorisation :

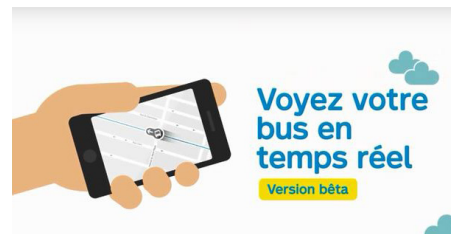


Source : STM

2 Poursuivre le déploiement du programme iBus de la STM

Le projet iBus de la STM vise à informer en temps réel les clients de l'état de service, par le biais de panneaux d'affichage électroniques, aux principaux arrêts d'autobus ainsi qu'à l'intérieur des autobus (ex. : retard et heure d'arrivée). Les données sur l'état du service en temps réel sont également disponibles en accès libre sur Internet et sur les applications mobiles pour téléphones intelligents (Transit).

Priorisation : 



Source : STM

3 Accompagner la STM dans la mise en place d'un projet pilote de supports à vélos sur les autobus desservant l'arrondissement

Actuellement, des supports à vélos sont offerts sur huit lignes d'autobus de la Ville de Montréal (du 15 avril au 15 novembre) qui ne desservent pas l'arrondissement de RDP-PAT. L'arrondissement pourrait donc effectuer des représentations auprès de la STM afin de mettre en place des supports à vélos sur certains circuits de leur territoire (ex. : 183 - Gouin Est). Ces équipements pourraient, dans un premier temps, être ajoutés sur les autobus de l'arrondissement à titre de projet pilote.

Priorisation : 

Mise en garde

› S.O.

Indicateurs de suivi

- › Nombre de nouveaux abribus aménagés sur le territoire
- › Nombre de circuits d'autobus du territoire de RDP-PAT offrant les supports à vélos

Références

- › STM, iBUS, <http://www.stm.info/fr/a-propos/grands-projets/ibus>
- › STM, abribus, <http://www.stm.info/fr/presse/communiqués/2013/premiere-mondiale-pour-le-nouveau-parc-d-abribus-sur-l-ile-de-montreal>

Maître d'ouvrage

- › Arrondissement de RDP-PAT

Partenaire

- › Ville de Montréal

Actions liées

TCA-08 Développement et promotion de l'intermodalité sur le territoire

SQ-01 Amélioration de l'expérience piétonne

SQ-03 Sécurisation des écoliers aux abords des établissements scolaires de l'arrondissement

SQ-04 Sécurisation des aînés et des personnes à mobilité réduite dans leurs déplacements actifs

SQ-05 Sécurisation des intersections et axes névralgiques de l'arrondissement

SQ-08 Sensibilisation au respect du Code de la sécurité routière

SQ-09 Information et sensibilisation sur les nouvelles interventions mises en place dans le cadre du PLD



Source : Arrondissement de RDP-PAT

Objectifs spécifiques

- › Améliorer l'efficacité et le nombre des déplacements piétonniers dans l'arrondissement;
- › Sécuriser les déplacements piétonniers à proximité des pôles générateurs de déplacements piétonniers (écoles, résidences pour aînés, centres commerciaux et gares);
- › Rattraper le retard de l'arrondissement en termes d'aménagements piétonniers, et ce, afin d'assurer la continuité des déplacements piétons.

Lieux d'implantation recommandés

- › Rues dépourvues de trottoirs
- › Secteurs à forte concentration de débits piétonniers : établissements scolaires, parcs, résidences pour aînés, centres sportifs, centres commerciaux, etc.
- › Secteur avec une desserte d'autobus
- › Longs tronçons routiers sans intersection

Interventions à mettre en place

1 Offrir des liens piétonniers continus sur l'ensemble du territoire de l'arrondissement

Certaines rues résidentielles et industrielles de l'arrondissement de RDP-PAT sont limitées en termes d'aménagement piétonnier : absence ou discontinuité des trottoirs, absence de passages piétonniers offrant un lien utilitaire aux piétons entre les cellules résidentielles. La carte de l'annexe A présente les secteurs où le réseau piétonnier de l'arrondissement devrait être optimisé. Il est à noter que pour ces différents secteurs, l'arrondissement de RDP-PAT devra dresser un portrait de la mobilité piétonne et identifier les interventions à préconiser.

Priorisation : 

2 Évaluer la possibilité d'aménager des passages pour piétons en section courante

La distance séparant certains carrefours de l'arrondissement est importante. Les piétons circulant le long de ces axes risquent plutôt de traverser en section courante, vis-à-vis leur destination (commerces, résidences, industries, établissements scolaires et arrêts d'autobus). Pour ce faire, l'arrondissement évaluera la possibilité d'aménager des traverses en section courante selon les exigences du MTMDet à cet effet. Il est à noter que si une traverse en section courante est aménagée, cette dernière devra être signalisée, marquée et sécuritaire pour les piétons.

L'analyse de tels aménagements devrait être envisagée sur le boulevard Maurice-Duplessis Est et le boulevard Saint-Jean-Baptiste entre les boulevards Henri-Bourassa et Maurice-Duplessis et entre les boulevards Henri-Bourassa et Perras.

Priorisation : 

Mises en garde

- › L'arrondissement de RDP-PAT continuera d'assurer l'entretien du réseau piétonnier de son territoire, à la suite de l'optimisation de ce dernier;
- › L'arrondissement de RDP-PAT devra se doter d'un mécanisme réglementaire pour faciliter la répartition du financement sur les tronçons où les aménagements piétonniers sont inexistants.

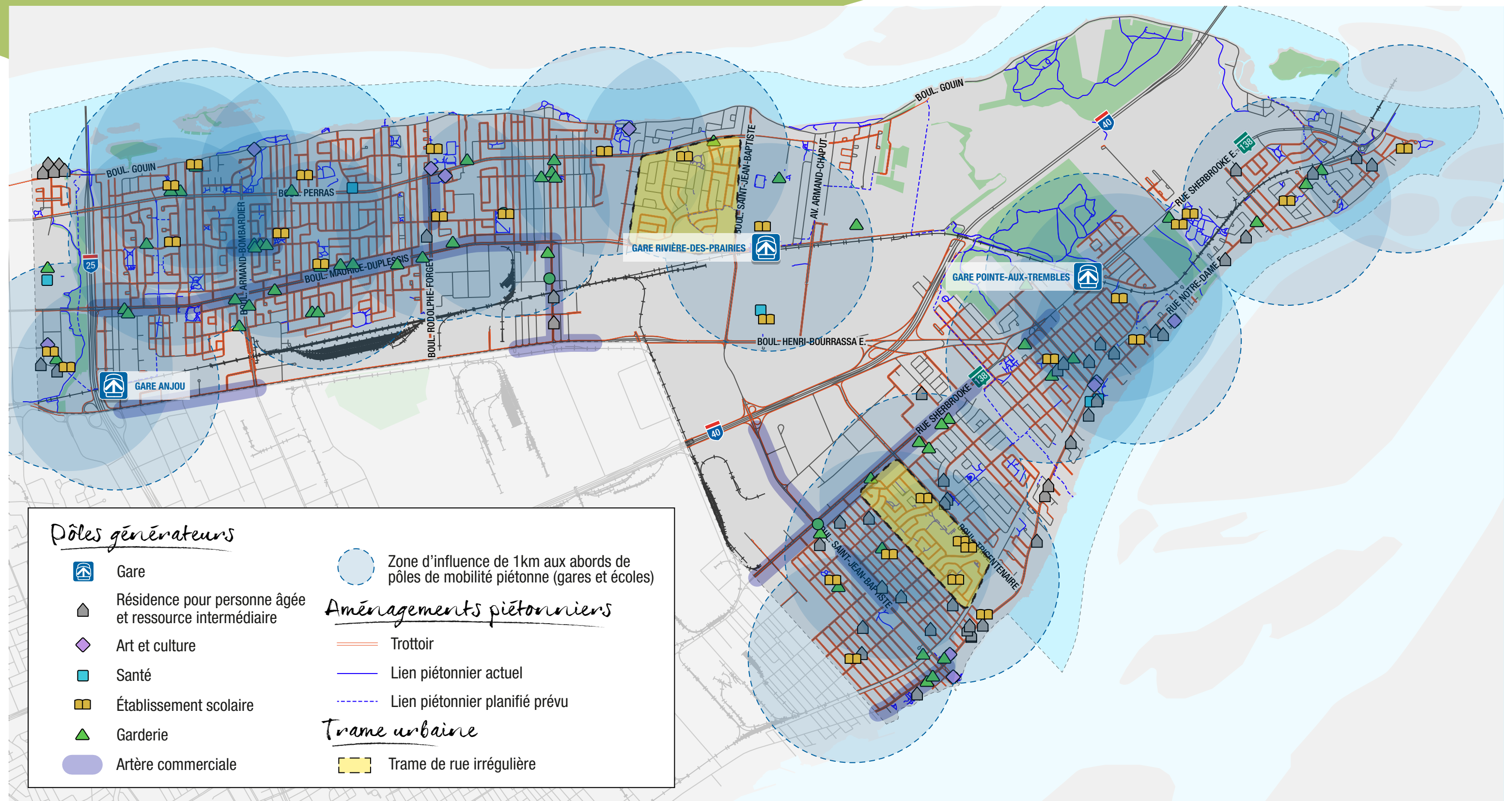
Indicateurs de suivi

- › Nombre de km de trottoirs aménagés
- › Nombre de traverses piétonnes aménagées
- › Part modale de la marche

Références

- › Vélo Québec (2009), Guide technique - Aménagements en faveur des piétons et cyclistes, 168 pages.
- › MTMDet (2012), Tome V - Signalisation routière.

TCA-04 Annexe A - Réseau piétonnier



Maître d'ouvrage

- › Ville de Montréal

Partenaire

- › Arrondissement de RDP-PAT

Actions liées

- TCA-06** Bonification des services et aménagements complémentaires à l'utilisation du vélo
- TCA-08** Développement et promotion de l'intermodalité sur le territoire
- SQ-02** Amélioration de l'expérience vélo
- SQ-04** Sécurisation des aînés et des personnes à mobilité réduite dans leurs déplacements actifs
- SQ-05** Sécurisation des intersections et axes névralgiques de l'arrondissement
- SQ-09** Information et sensibilisation sur les nouvelles interventions mises en place dans le cadre du PLD



Source : Arrondissement de RDP-PAT

Objectifs spécifiques

- › Assurer la connexion du réseau cyclable interne de l'arrondissement avec celui du Grand Montréal;
- › Aménager des liens cyclables sur les grandes artères afin de favoriser l'utilisation du vélo à des fins utilitaires;
- › Assurer la continuité des liens cyclables;
- › Aménager des liens continus nord-sud et est-ouest;
- › Assurer l'uniformité de la typologie des liens cyclables;
- › Désenclaver le territoire pour les modes actifs.

Lieu d'implantation recommandé

- › Sur l'ensemble du territoire de l'arrondissement de RDP-PAT

Interventions à mettre en place

1 Relier les liens cyclables de l'arrondissement (internes et vers les secteurs limitrophes) afin de développer un réseau cyclable panmontréalais

Au cours des prochaines années, l'arrondissement de RDP-PAT travaillera de concert avec la Direction des transports de la Ville de Montréal afin de déployer un réseau cyclable structurant sur l'ensemble de l'île. Pour ce faire, l'aménagement de liens utilitaires traversant le territoire d'est en ouest et du nord au sud, tout en se connectant au réseau cyclable des arrondissements limitrophes sont prévus. La carte de l'annexe A illustre les nouveaux liens cyclables projetés par la Ville de Montréal ainsi que les liens identifiés par les citoyens et acteurs-clés de l'arrondissement, lors des activités de consultation (lien cyclable sur le boulevard Tricentenaire entre la rue Notre-Dame et le boulevard Industriel).

Plus précisément, les liens cyclables qui seront priorisés par l'arrondissement sont :

- › Boulevard Maurice-Duplessis;
- › Fleuve Saint-Laurent - Gouin;
- › Ruisseau Pinel - Gare de RDP (sentier polyvalent);
- › Voie plantée dans l'emprise ferroviaire de l'ARTM (voir intervention no.3 de la présente fiche);
- › Boulevard Gouin (voir intervention no.4 de la présente fiche).

Priorisation : 

2 Aménager des liens sécuritaires pour franchir les principaux obstacles physiques

L'arrondissement dispose présentement d'un nombre limité d'aménagements sécuritaires et conviviaux permettant le franchissement des barrières physiques uniquement en mode actif. Toutefois, des projets sont à l'étude pour faciliter le passage des piétons et des cyclistes à travers les différentes barrières physiques et réduire le temps de parcours :

- › Aux abords des gares du train de banlieue
 - › Développer des liens actifs utilitaires de manière à offrir des connexions directes et efficaces aux citoyens des secteurs résidentiels limitrophes;
 - › Consolider le réseau cyclable et piétonnier par l'amélioration de l'accessibilité aux réseaux collectifs.
- › Au niveau de l'A-40
 - › Sécuriser les différents points de passage de l'axe autoroutier de manière à offrir aux modes actifs une traversée conviviale et sécuritaire.
- › Au niveau de l'A-25
 - › Sécuriser les différents points de passage de l'axe autoroutier de manière à offrir aux modes actifs une traversée conviviale et sécuritaire.

Priorisation : 

3 Aménager un sentier polyvalent dans l'ancienne emprise ferroviaire (voie plantée)

L'arrondissement commencera, en 2018, l'aménagement d'un sentier destiné aux piétons et cyclistes dans l'ancienne emprise ferroviaire du RTM. D'une longueur de 4,5 km ce sentier s'étendra de la limite ouest de l'arrondissement (limite avec Montréal-Est) à la 55^e Avenue.

Priorisation : 

4 Revitaliser le boulevard Gouin

Au sein de l'arrondissement de RDP-PAT, le boulevard Gouin représente un parcours panoramique de 15 km qui porte les marques des différentes époques de son développement : détérioration de la chaussée, discontinuité des aménagements actifs, etc. Pour ce faire, la Ville de Montréal (le Service des infrastructures, de la Voirie et des Transports) mettra en branle le projet de revitalisation du boulevard Gouin. Ce projet d'envergure auquel l'arrondissement participera à titre d'intervenant inclut une optimisation et une uniformisation des aménagements cyclables de cette artère.

Priorisation : 

Mises en garde

- › Tous les projets visant le réseau cyclable sur le territoire montréalais, que ce soit le prolongement du réseau existant ou l'amélioration d'une voie cyclable, sont sous la responsabilité de la Direction des transports de la Ville de Montréal. Par contre, l'arrondissement peut proposer l'ajout de voies cyclables et est responsable d'analyser et de valider les concepts proposés par le SIVT afin d'évaluer les impacts sur les résidents et de proposer des mesures correctives, si nécessaire;
- › L'arrondissement de RDP-PAT continuera d'assurer l'entretien du réseau cyclable de son territoire, suite au prolongement de ce dernier.

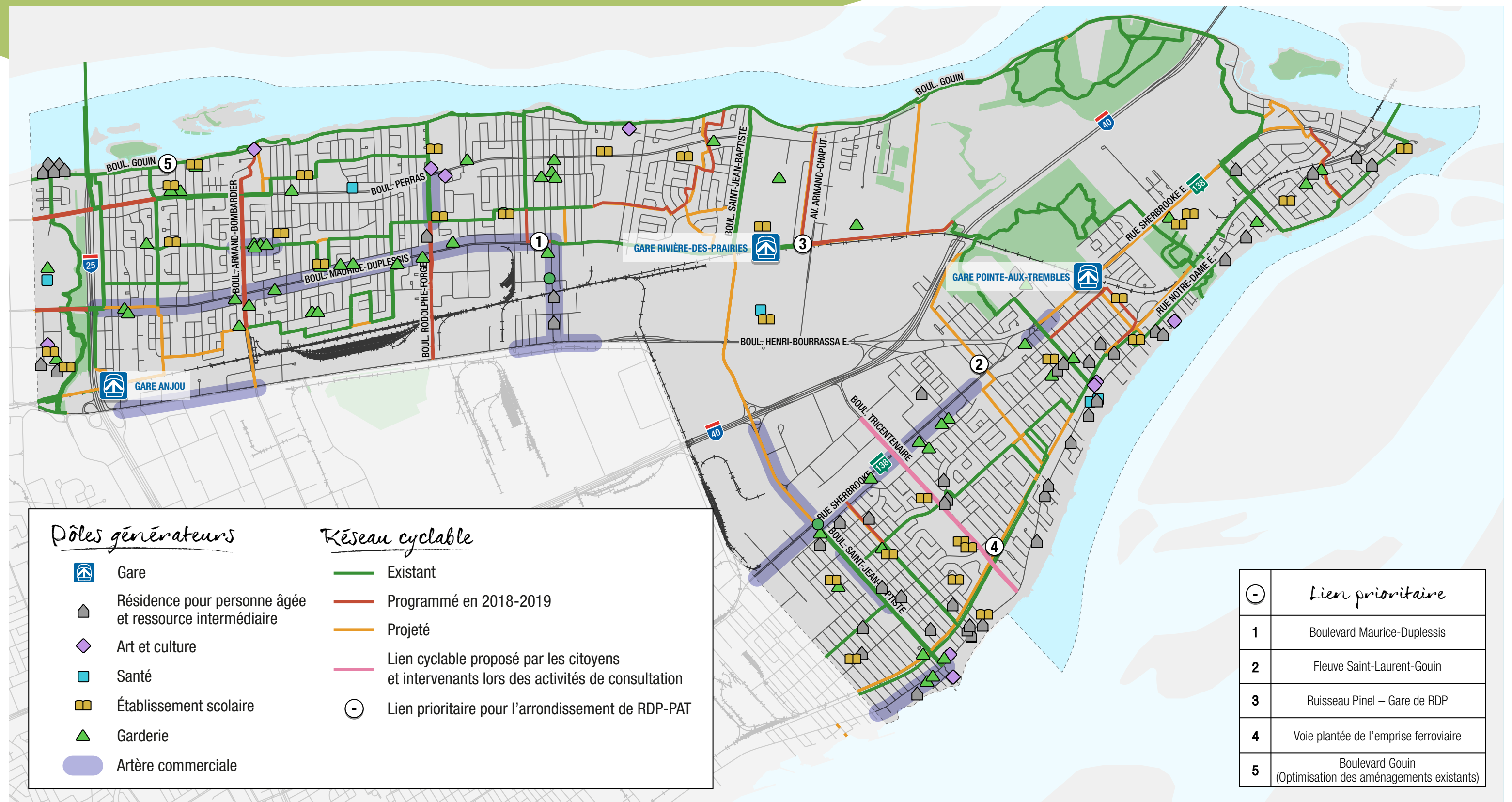
Indicateurs de suivi

- › Nombre de km de réseau cyclable aménagé
- › Nombre de cyclistes empruntant les aménagements mis à leur disposition (comptages à installer sur les axes stratégiques)
- › Part modale du vélo

Références

- › Ville de Montréal (2017), Programmation des voies cyclables 2017-2018.
- › Vélo Québec (2009), Guide technique - Aménagements en faveur des piétons et cyclistes, 168 pages.
- › Boulevard Gouin, http://ville.montreal.qc.ca/portal/page?_pageid=7697,115009584&_dad=portal&_schema=PORTAL

TCA-05 Annexe A - Réseau cyclable



Maîtres d'ouvrage

- › Arrondissement de RDP-PAT
- › Ville de Montréal

Partenaires

- › RTM
- › Entreprises
- › Commerces
- › Commissions scolaires de la Pointe-de-l'Île et English-Montréal
- › Cégep Marie-Victorin
- › Vélo Québec

Actions liées

- TCA-05** Développement d'un réseau cyclable continu et connecté
- TCA-08** Développement et promotion de l'intermodalité sur le territoire
- SQ-02** Amélioration de l'expérience vélo
- SQ-04** Sécurisation des aînés et des personnes à mobilité réduite dans leurs déplacements actifs
- SQ-05** Sécurisation des intersections et axes névralgiques de l'arrondissement
- SQ-09** Information et sensibilisation sur les nouvelles interventions mises en place dans le cadre du PLD
- SQ-10** Sensibilisation des grands employeurs à se doter de mesures encourageant la mobilité durable



Source: visionkingston

Objectifs spécifiques

- › Améliorer l'offre d'aires de stationnement pour les vélos sur rue et hors rue;
- › Développer un réseau de vélo en libre-service;
- › Encourager le transport actif.

Lieu d'implantation recommandé

- › Sur l'ensemble du territoire de l'arrondissement, mais plus particulièrement aux abords des pôles générateurs de déplacements vélos (bâtiments municipaux, parcs, établissements scolaires, gares du train de banlieue, entreprises, commerces, etc.)

Interventions à mettre en place

1 Bonifier l'offre actuelle en stationnements pour vélos

L'arrondissement aménagera de nouveaux espaces de stationnement pour vélos aux endroits névralgiques suivants :

- › Près des espaces publics (bibliothèques, centres des loisirs, parcs, etc.);
- › Près des modes lourds (gares);
- › Près des commerces de proximité (ex. : boulevard Saint-Jean-Baptiste);
- › Près des secteurs d'habitations denses.

L'annexe A présente les caractéristiques des différents types de stationnements pour vélos recommandés par Vélo Québec.

Priorisation : ● ○ ○ ○

2 Adopter une politique encadrant la mise en place de zones de stationnement pour les vélos par les tierces parties

En collaboration avec Voyagez Futé, l'arrondissement de RDP-PAT incitera les entreprises privées et promoteurs immobiliers à installer leurs propres supports à vélos aux abords des accès de leurs bâtiments afin de répondre à la demande (commerces, industries, développements résidentiels, etc.).

Priorisation : 

3 Installer des bornes de réparation pour les vélos

L'installation de bornes de réparation libre-service pour les vélos (bicibornes) permet aux cyclistes de faire des réparations rapidement et gratuitement à l'aide d'outils attachés avec des fils en acier inoxydable. Une pompe intégrée à la borne permet également de gonfler ses pneus.

Priorisation : 



Source : Arrondissement Saint-Laurent

4 Installer des goulottes dans les passerelles piétonnes des gares

Les goulottes à vélos sont des conduits inclinés guidant la montée/descente des vélos. L'arrondissement de RDP-PAT, en collaboration avec le RTM, évaluer la possibilité d'installer dans les gares de train cet équipement afin de favoriser l'intermodalité sans pénaliser la montée/descente des escaliers par les piétons (si les goulottes sont aménagées en rive des escaliers).



Source : declic.fr

5 Sensibiliser BIXI à l'aménagement de stations de vélos en libre-service sur le territoire de l'arrondissement

L'arrondissement de RDP-PAT discutera avec BIXI quant aux possibilités d'expansion de leur service sur le territoire de l'arrondissement.

Priorisation : 

6 Évaluer le potentiel de développer un service de vélos en libre-service sur le territoire de l'arrondissement

Si les discussions avec BIXI n'entraînent pas la mise en place de stations de vélo en libre-service à RDP-PAT, l'arrondissement évaluera la possibilité d'instaurer une initiative locale de vélos en libre-service pour les citoyens et employés de son territoire. À titre d'exemple, la Ville de Westmount a instauré, en 2017, le service Dropbike. Les usagers peuvent louer un vélo pour un tarif horaire de 1,00 \$. Les vélos doivent être déposés/récupérés aux stationnements prescrits à cet effet.

Priorisation : 



Source : journal Metro

Mise en garde

- › Les supports recommandés doivent être installés selon les instructions du manufacturier, et ce, en utilisant les ancrages appropriés. Une séparation repérable tactilement et visuellement devrait être aménagée entre une zone de stationnement pour vélos et un parcours piétonnier, de manière à minimiser le risque de conflits entre les usagers.

Indicateurs de suivi

- › Nombre de bornes de réparation implantées
- › Nombre de zones de stationnement pour vélo implantés
- › Proportion de grands générateurs de déplacements dotés de supports à vélos en nombre suffisant
- › Taux d'occupation des zones de stationnement pour vélos
- › Nombre de stations de vélos en libre-service aménagées sur le territoire (BIXI ou autres entreprises)

Références

- › Vélo Québec (2009), Guide technique : Aménagements en faveur des piétons et cyclistes, 168 pages.
- › Vélo Québec (2012), Plan directeur de stationnements pour Vélo – Arrondissement Saint-Laurent.
- › Dropbike, <https://dropbike.ca/>

TCA-06 Annexe A - Supports à vélos

Source : Vélo-Québec

Au cours des dernières années, Vélo Québec a émis deux documents de références quant à l'aménagement d'aires de stationnement pour vélos :

- › Opération Vélo Boulot – Mode d'emploi : stationnements pour vélos;
- › Aménagements en faveur des piétons et cyclistes.

Les sections qui suivent ressortent les principaux faits saillants de ces documents selon les étapes de mise en place d'espaces de stationnement pour vélos :

1. Déterminer la capacité requise;
2. Déterminer les emplacements disponibles ou facilement aménageables;
3. Choisir le type de support en fonction de l'emplacement et des besoins à combler;
4. Faire un plan d'implantation et installer des supports.

A.1 Capacité requise des aires de stationnement

Pour déterminer la capacité requise des aires de stationnement pour vélos, un recensement des cyclistes qui fréquentent le site et un relevé des vélos attachés aux mobiliers urbains pourraient être réalisés. Si ces données sont manquantes, Vélo Québec préconise un nombre minimal de places selon la fonction du site (tableau A.1). Par ailleurs, dans des contextes où un transfert modal s'avère possible ou souhaitable, la municipalité verra à implanter un nombre de supports dépassant les besoins identifiés au départ.

Tableau A.1 – Capacité requise des aires stationnement

Usage / Emplacement	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 100 m de façade
Centre commercial	1 par 100 m ²

A.2 Emplacement des aires de stationnement

Le support à vélos doit être placé le plus près de l'entrée des différentes fonctions, idéalement à moins de 15 m et au maximum à 50 m de l'entrée principale. L'aire de stationnement doit être facilement accessible et repérable (signalisation et marquage) de la rue, ne doit pas pénaliser les déplacements des piétons et doit minimiser les croisements avec les autres usagers de la route (piétons et véhicules). Si possible, l'aire de stationnement pourrait être couverte de manière à protéger les vélos de toutes intempéries et visibles par les passants ou surveillée par un gardien pour minimiser tout risque de vol ou vandalisme.

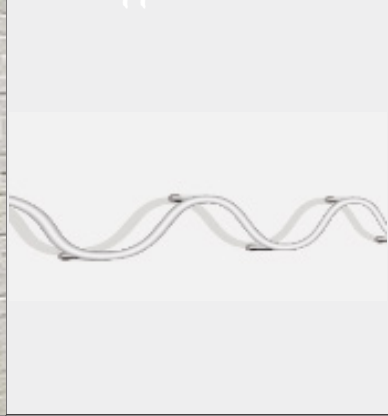
A.3 Types de supports

Le tableau A.2 relate les caractéristiques des différents types de supports à vélos recommandés par Vélo Québec¹.

Tableau A.2 - Types de supports

Type	Arceau	Râtelier	Poteau
Illustration			
	Source : Aire Vélo	Source : Vélo-Rack	Source : Vélo-Rack
Capacité de support	2 par arceau	3 et plus	2
Usage	› Trottoir › Façade	› Trottoir › Rue › Façade	› Trottoir › Façade
Surface d'ancrage	› Béton › Asphalte	› Béton › Asphalte › Gazon	› Béton
Avantages	› Faible encombrement (2,5 à 3 m²) › Faible risque que la roue avant pivote et que le vélo chute › Facilité de stationnement lorsqu'espacés de 75 cm ou plus › 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	› Manœuvres de stationnement plus difficiles, vu le chevauchement des guidons › Difficile à utiliser avec un cadenas en U ainsi qu'avec certains vélos (très gros pneus ou à cadre spécial)	› 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

¹ Vélo Québec, Opération Vélo Boulot – Mode d'emploi : Stationnements pour vélos, 2 pages (document 1 de l'annexe C).

Type	Casier	Crochet	Support mural
Illustration	 Source : Cyclesafe	 Source : Vélo-Rack	 Source : Vélo Québec
Capacité de support	2 par casier	1	Selon la longueur
Usage	› Façade › Terrain vacant	› Garage	› Façade
Surface d'ancrage	› Béton › Asphalte	› Plafond › Mur	› Béton
Avantages	› 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 et le vandalisme	› Très faible encombrement (dépasse la façade d'environ 30 cm)
	› 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 U	› Faible capacité : un vélo par 2 m de façade › Fabrication sur mesure

Maîtres d'ouvrage

- › Arrondissement de RDP-PAT
- › Ville de Montréal

Partenaire

- › Sociétés de véhicules en libre-service (ex. : Communauto, Car2go)

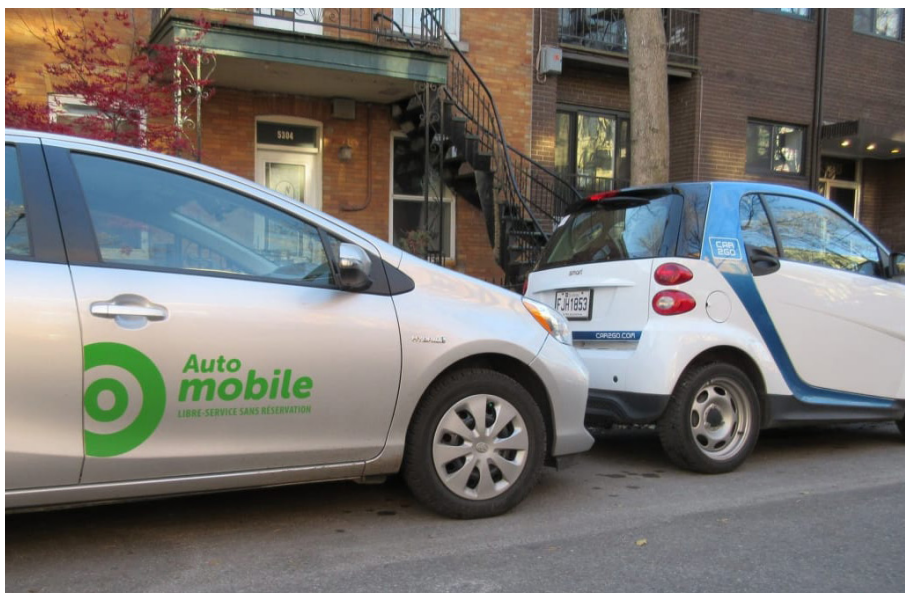
Actions liées

TCA-08 Développement et promotion de l'intermodalité sur le territoire

RS-04 Lutte contre les îlots de chaleur et les GES

SQ-09 Information et sensibilisation sur les nouvelles interventions mises en place dans le cadre du PLD

SQ-10 Sensibilisation des grands employeurs à se doter de mesures encourageant la mobilité durable



Source : Radio-Canada

Objectifs spécifiques

- › Améliorer l'offre du service d'autopartage dans l'arrondissement;
- › Réduire la dépendance à l'auto-solo.

Lieu d'implantation recommandé

- › Sur l'ensemble du territoire de RDP-PAT, particulièrement à proximité des édifices publics, des modes lourds en transport collectif et des pôles générateurs

Interventions à mettre en place

1 Soutenir le développement et la promotion du service d'autopartage

L'arrondissement travaillera avec les sociétés de véhicules en autopartage pour :

- › Réserver des places de stationnement hors rue et sur rue dans le domaine public, pour ces services;
- › Inciter, en collaboration avec Voyagez Futé, les entreprises et les institutions de l'arrondissement à ajouter des cases de stationnement destinées au service d'autopartage dans leur stationnement privé;
- › Promouvoir des activités de communication auprès des commerçants et des citoyens afin de promouvoir l'autopartage comme étant une solution de mobilité durable.

Actuellement, le territoire de RDP-PAT compte une seule place de stationnement destinée au service d'autopartage Communauto (stationnement du Centre Roussin). Cette société a cependant identifié un secteur d'intérêt pour l'implantation d'une nouvelle station de véhicules libre-service, soit sur le boulevard du Tricentenaire à proximité du parc Daniel-Johnson.

Priorisation :

2 Soutenir le développement et la promotion de l'offre de véhicules en libre-service

Le service de véhicules en libre-service permet aux usagers de louer des véhicules stationnés à même la rue pour les conduire où bon leur semble et de les stationner à nouveau n'importe où dans la rue, tant que cet emplacement se trouve à l'intérieur des limites des territoires déjà préétablis. Présentement, deux entreprises offrent un service de véhicules en libre-service à Montréal, soit Car2go et Auto-mobile (sous-entreprise de Communauto). Aucun de ces services n'est actuellement offert à RDP-PAT. Ainsi, l'arrondissement soutiendra le développement d'un tel service sur son territoire.

Priorisation : 

3 Intégrer des cases de stationnement pour les covoitureurs dans les stationnements publics de l'arrondissement

L'arrondissement de RDP-PAT aménagera des cases de stationnement pour le covoiturage. Ces cases seront clairement identifiées à l'aide de marquage et de signalisation et seront positionnées à des endroits névralgiques et préférentiels de manière à inciter les citoyens, employés et commerçants de l'arrondissement à opter pour le covoiturage (ex. : aux abords des portes principales des bâtiments municipaux).



Source : RTM

Priorisation : 

4 Soutenir et promouvoir le développement d'innovations technologiques pour les offres alternatives à l'auto-solo

Plusieurs applications mobiles sont actuellement en pleine émergence pour offrir des services alternatifs à l'auto-solo à plus grande échelle afin de rejoindre tous les utilisateurs: Communauto, Felo, Netlift, etc. Avec la collaboration de Voyagez futé, l'arrondissement de RDP-PAT fera la promotion de ces outils auprès de ses citoyens, commerçants et employés.

Priorisation : 

Mise en garde

› S.O.

Indicateurs de suivi

- › Nombre de places de stationnement destinées au covoiturage
- › Nombre de véhicules en libre-service
- › Taux de motorisation des citoyens de RDP-PAT

Référence

- › MAMROT (2011), L'aménagement et l'écomobilité - Guide de bonnes pratiques sur la planification territoriale et le développement durable, 122 pages.

Maîtres d'ouvrage

- › Arrondissement de RDP-PAT
- › Ville de Montréal

Partenaires

- › STM
- › RTM
- › Sociétés de véhicules en libre-service
- › Plates-formes de covoiturage
- › Vélo Québec

Actions liées

TCA-01 Bonification de l'offre en autobus

TCA-02 Ajustement de l'offre en transport collectif

TCA-03 Amélioration de l'expérience en transport collectif

TCA-04 Développement d'un réseau piétonnier continu

TCA-05 Développement d'un réseau cyclable continu et connecté

TCA-07 Développement et promotion des modes alternatifs à l'auto-solo

SQ-08 Information et sensibilisation sur les nouvelles interventions mises en place dans le cadre du PLD



Source : transilienx

Objectif spécifique

- › Promouvoir l'intermodalité

Lieu d'implantation recommandé

- › Sur l'ensemble du territoire de l'arrondissement de RDP-PAT

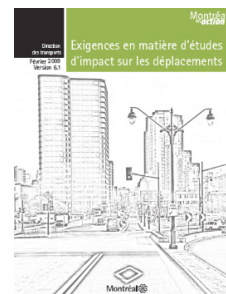
Interventions à mettre en place

- 1 Collaborer avec les partenaires municipaux afin d'assurer une planification intégrée des transports collectifs et actifs en amont de chacun des projets de développements**

L'arrondissement de RDP-PAT collaborera avec les promoteurs immobiliers et les différents partenaires municipaux dans le but d'identifier les besoins des nouveaux développements du secteur (résidentiel, commercial et industriel) en termes d'aménagements piétons et cyclistes. Lors de l'ébauche des plans de site, une collaboration avec les sociétés de transport (STM et RTM) permettra d'offrir une trame de rues optimale pour la desserte en transport collectif, ainsi qu'un acheminement piétonnier et cyclable sécuritaire et efficace vers les points d'accès aux infrastructures métropolitaines (gares et arrêts d'autobus).

Il est à noter que le guide d'exigences en matière d'études d'impact sur les déplacements (EID) de la Ville de Montréal prévoit que les promoteurs identifient sur leur plan de site, les aménagements en faveur des piétons et cyclistes. L'étape d'approbation de l'EID permet à l'arrondissement de RDP-PAT et aux différents partenaires de travailler avec les promoteurs pour atteindre les objectifs de desserte en mode actif.

Priorisation : ● ● ●

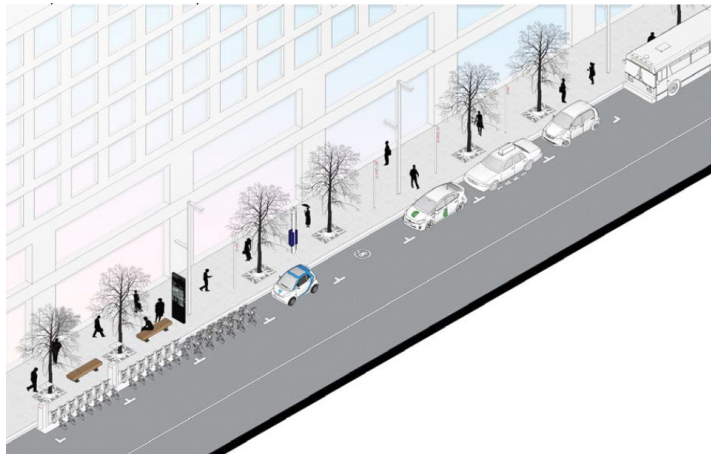


Source : Ville de Montréal

2 Aménager des pôles de mobilité sur le territoire de l'arrondissement

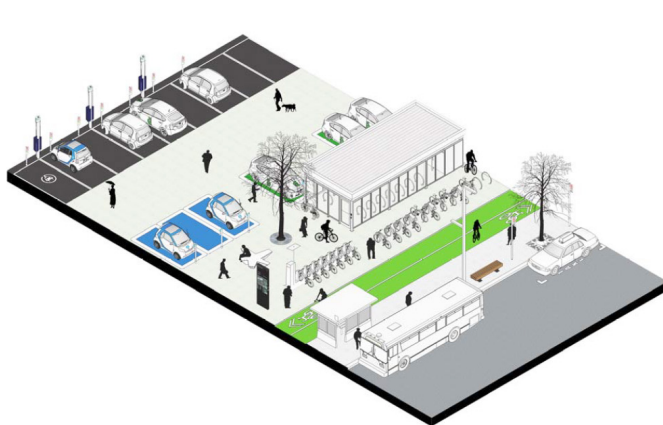
Dans l'objectif de réduire la dépendance à l'auto-solo et de faciliter l'utilisation des modes alternatifs, la Ville de Montréal envisage, en collaboration avec l'arrondissement et les différents partenaires du domaine des transports, l'implantation de pôles de mobilité. Ces pôles ont pour principal objectif de regrouper aux mêmes endroits différents services de mobilité, tels que des stations BIXI et Communauto, des véhicules en libre-service (Car2go et Auto-mobile), des aires d'attente pour taxis, des bornes de recharge électrique, des stationnements pour vélos clos ainsi qu'une accessibilité aux arrêts d'autobus.

Pôle de mobilité sur rue



Source : Ville de Montréal

Pôle de mobilité hors rue



Source : Ville de Montréal

La carte de l'annexe A localise des sites potentiels d'aménagement de pôles de mobilité sur le territoire de RDP-PAT. Ce positionnement a été réfléchi stratégiquement de manière à ce que ces sites soient :

- › Positionnés à proximité de grands pôles de déplacements;
- › Facilement accessibles;
- › Efficaces et concurrentiels à l'auto-solo;
- › Conviviaux et sécuritaires.

Priorisation :

3 Planifier les développements des secteurs TOD

Dans une perspective de développer des secteurs centrés sur l'utilisation des transports collectifs et actifs et d'atteindre les objectifs du SAD de l'agglomération de Montréal, l'arrondissement de RDP-PAT continuera la planification associée à l'aménagement de TOD sur son territoire. Il est à noter qu'un tel projet domiciliaire est prévu aux abords de la gare de Pointe-aux-Trembles (Quartier de la gare).

Priorisation :



Source : Arrondissement de RDP-PAT

5 Revitaliser la rue Sherbrooke de manière à favoriser l'intermodalité sur l'axe

Afin de ramener l'artère à une échelle plus humaine, d'intégrer efficacement les transports actifs et collectifs ainsi que de favoriser l'émergence de milieux de vie le long de son parcours, la Ville de Montréal a entrepris une démarche visant à revoir intégralement l'aménagement de la rue Sherbrooke. L'arrondissement collaborera donc à la réalisation de ce projet d'envergure.

Priorisation :

Mise en garde

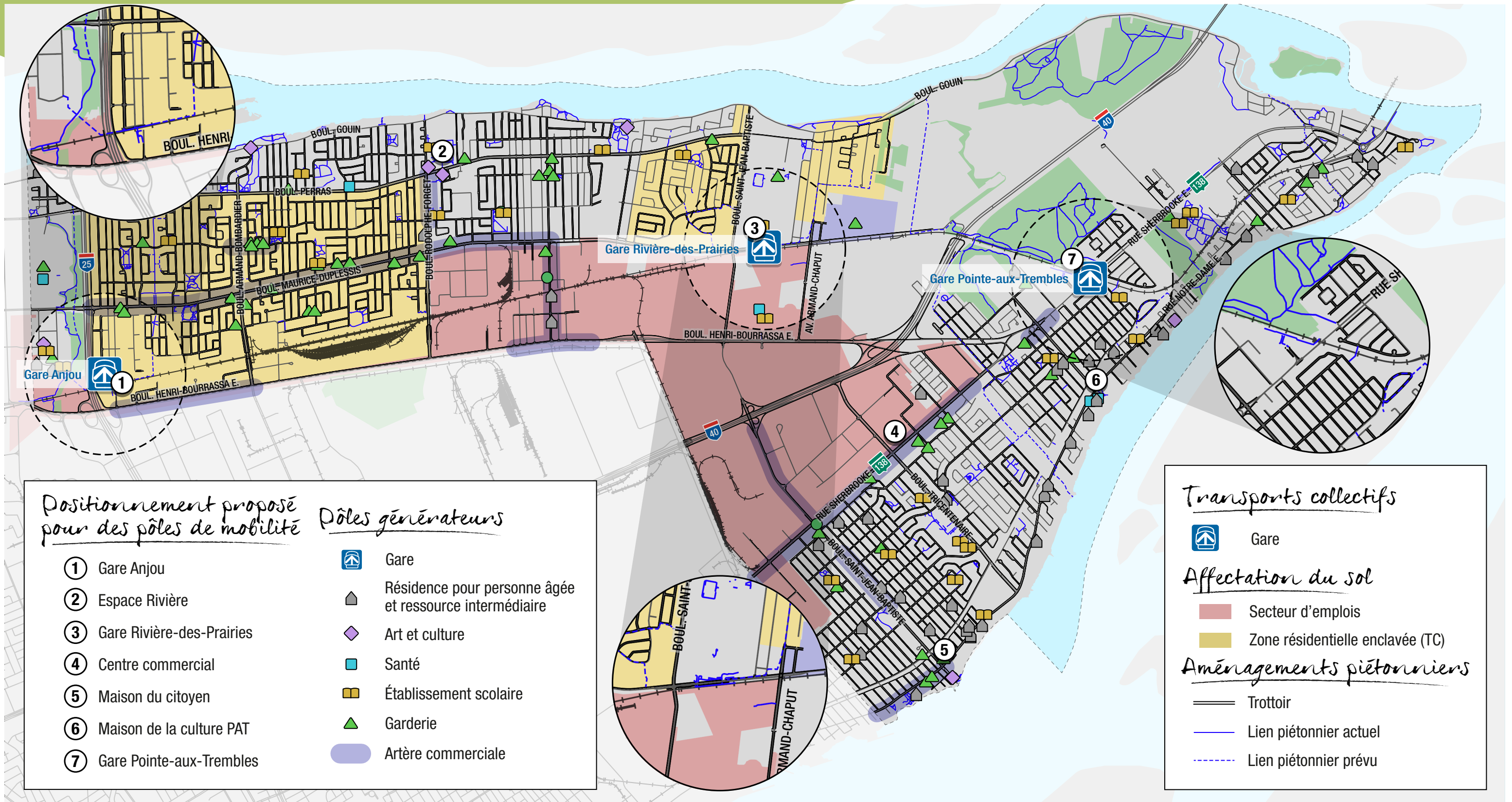
- › S.O.

Indicateurs de suivi

- › Nombre de pôles de mobilité aménagés sur le territoire de RDP-PAT
- › Nombre de gares offrant des modes alternatifs à l'auto-solo
- › Nombre de km de liens actifs aménagés aux abords des gares
- › Nombre de TOD aménagés sur le territoire

Références

- › Ville de Montréal (2016), Présentation du concept de pôle de mobilité - Fiche synthèse, 3 pages.
- › Ville de Montréal (2009), Exigences en matière d'impacts sur les déplacements, 39 pages.
- › Rue Sherbrooke (2015), Plan de développement urbain, économique et social - Rue Sherbrooke, 102 pages.



4.

Sécurité et
qualité de vie

4.1 RAPPEL DES PROBLÉMATIQUES DE MOBILITÉ

Dans le cadre du portrait de la mobilité et des différentes activités de consultation, différents constats ont été identifiés quant à la sécurité, au confort et à la convivialité des différents usagers de la route, dans leurs déplacements :

- Tous types d'usagers
 - Cohabitation difficile (partage de la route problématique);
 - Méconnaissance des campagnes de sensibilisation en vigueur au sein de l'arrondissement;
 - Mesures limitées quant à la mobilité durable auprès des citoyens et entreprises de l'arrondissement;
 - Problématiques ponctuelles de sécurité à certains carrefours et/ou tronçons de RDP-PAT.
- Piétons (une attention particulière a été portée aux déplacements des écoliers, des aînés et des personnes à mobilité réduite)
 - Aménagement piétonnier non conforme;
 - Absence de mobilier urbain et d'éclairage à l'échelle humaine;
 - Temps de traverse piétonne insuffisant;
 - Accessibilité universelle limitée.
- Cyclistes
 - Aménagement cyclable non conforme;
 - Discontinuité des aménagements cyclables.

4.2 ENJEUX DE MOBILITÉ

Les enjeux de mobilité associés à la sécurité et à la qualité de vie de l'arrondissement de RDP-PAT sont :

- Améliorer le confort, la convivialité et la sécurité des piétons et cyclistes dans leurs déplacements;
- Sécuriser les déplacements actifs des écoliers;
- Sécuriser les déplacements actifs des aînés et des personnes à mobilité réduite;
- Sécuriser les intersections et axes névralgiques de l'arrondissement;
- Favoriser et adhérer à la mobilité durable;
- Promouvoir et sensibiliser les citoyens, écoliers, commerçants, employés, employeurs et visiteurs de l'arrondissement à la sécurité routière et au partage de la route.

4.3 INTERVENTIONS

Les interventions associées à cette thématique sont regroupées sous dix fiches, soit :

- SQ-01 : Amélioration de l'expérience piétonne
- SQ-02 : Amélioration de l'expérience vélo
- SQ-03 : Sécurisation des écoliers aux abords des établissements scolaires
- SQ-04 : Sécurisation des déplacements actifs des aînés et PMR
- SQ-05 : Sécurisation des intersections et axes névralgiques de l'arrondissement
- SQ-06 : Mise en place de mesures d'apaisement de la circulation
- SQ-07 : Implantation de mesures favorisant la mobilité durable
- SQ-08 : Sensibilisation au respect du Code de la sécurité routière
- SQ-09 : Information et sensibilisation sur les nouvelles interventions mises en place dans le cadre du PLD
- SQ-10 : Sensibilisation des grands employeurs à se doter de mesures encourageant la mobilité durable

Maître d'ouvrage

- › Arrondissement de RDP-PAT

Partenaires

- › Ville de Montréal
- › SPVM

Actions liées

- TCA-04** Développement d'un réseau piétonnier continu
- SQ-03** Sécurisation des écoliers aux abords des établissements scolaires de l'arrondissement
- SQ-04** Sécurisation des aînés et des personnes à mobilité réduite dans leurs déplacements actifs
- SQ-05** Sécurisation des intersections et axes névralgiques de l'arrondissement
- SQ-08** Sensibilisation au respect du Code de la sécurité routière
- SQ-09** Information et sensibilisation sur les nouvelles interventions mises en place dans le cadre du PLD



Source : Arrondissement de RDP-PAT

Objectifs spécifiques

- › Améliorer le confort et la convivialité des déplacements piétons.

Lieu d'implantation recommandé

- › Sur l'ensemble du territoire de l'arrondissement de RDP-PAT

Interventions à mettre en place

1 Améliorer la sécurité, le confort et la convivialité des déplacements piétons sur les axes névralgiques de l'arrondissement (aménagement actuels et futurs)

Différentes interventions peuvent être réalisées afin d'améliorer la sécurité, le confort et la convivialité des déplacements piétonniers, soit :

- › Offrir un corridor de marche exempt de tout obstacle d'une largeur minimale de 1,5 m (idéal 1,8 m);
- › Aménager des avancées de trottoirs aux intersections et/ou aux abords de traverses à mi-bloc;
- › Marquer et signaler les traverses piétonnes selon les exigences du MTMDET;
- › Installer du mobilier urbain (bancs, poubelles, placettes, etc.) sécuritaire et fonctionnel;
- › Installer de l'éclairage à échelle humaine : éclairage qui pourrait à la fois être adapté aux piétons et aux conducteurs. Il est à noter que les aînés sont plus sensibles à l'éclairage;
- › Réduire les entrées charretières excessivement larges afin de réduire la vitesse de circulation des conducteurs et éviter les manoeuvres dangereuses/problématiques de ces usagers motorisés (largeur maximale de 7,5 m). L'abaissement des entrées charretières pourraient se faire après le trottoir (pente plus abrupte) de manière à offrir des aménagements confortables aux usagers (moins de montée/descente pour les piétons circulant sur les trottoirs);
- › Ajouter des plantations d'arbres le long du cheminement des piétons (idéalement entre la chaussée carrossable et l'aménagement piétonnier). Il est à noter que les plantations doivent être aménagées de manière à ne pas créer des coins sombres non sécuritaires pour les piétons.

L'arrondissement de RDP-PAT pourrait prioriser une optimisation des aménagements piétonniers aux endroits suivants :

- › Rue Sherbrooke;
- › Boulevard Gouin;
- › Boulevard Saint-Jean-Baptiste;
- › Rue Notre-Dame;
- › Aux abords des infrastructures de transports collectifs (gares et arrêts d'autobus) afin de favoriser l'intermodalité;
- › Aux abords des parcs;
- › Aux abords des arrêts d'autobus et le long des axes menant à ces arrêts;
- › Dans les secteurs industriels et zones d'emplois;
- › Dans les milieux de vie (pôles de déplacements).

Pour favoriser la mise en place de telles mesures, l'arrondissement de RDP-PAT pourrait profiter des programmes de réfection routière et coordonner la réalisation des travaux avec les différentes équipes de l'arrondissement (planification, réalisation et entretien des aménagements) et intervenants externes (RTM pour l'aménagement aux abords des gares).

Le boulevard Saint-Jean-Baptiste, entre les rues Notre-Dame et Sherbrooke, est un bon exemple d'aménagement convivial et confortable pour les piétons (trottoirs larges, mobiliers urbains conviviaux, éclairage à échelle humaine, plantations d'arbres, etc.).

Priorisation : 

Exemple d'aménagement convivial et confortable pour les piétons - boulevard Saint-Jean-Baptiste



Source : CIMA+

2 Mettre en application les recommandations de la Charte du piéton, du Guide d'aménagement durable des rues de Montréal et des principes d'accessibilité universelle sur le territoire de l'arrondissement

L'arrondissement de RDP-PAT révisera les aménagements piétons de certains axes routiers existants ou futurs de son territoire selon les règles dictées par la Charte du piéton, le Guide d'aménagement durable et le guide de l'Institut Nazareth & Louis-Braille.

Priorisation : 

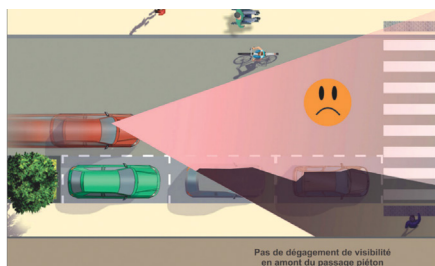
3 Élaborer un plan de réfection des trottoirs existants et d'aménagement de nouveaux trottoirs

Un inventaire des trottoirs existants a été réalisé par l'arrondissement. Plus précisément, cet exercice vise à identifier les axes routiers où des trottoirs sont absents ainsi que les axes routiers où les aménagements piétonniers existants présentent des lacunes/obstacles à la marche et à l'accessibilité universelle. Grâce à cet inventaire, l'arrondissement pourra prioriser ces prochaines interventions.

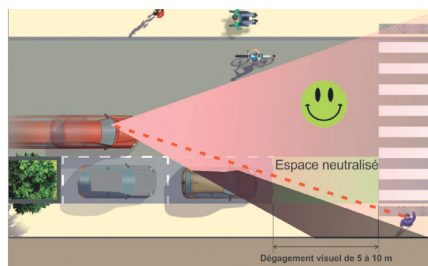
Priorisation : 

4 Assurer le respect du dégagement du rayon de 5 m exigé par le CSR au niveau des intersections et des traverses piétonnes

L'amélioration de la visibilité au niveau de l'intersection se fait en assurant un dégagement suffisant aux abords des intersections (dégagement sur tous les coins de l'intersection). L'annexe A présente certaines interventions légères pouvant être appliquées par l'arrondissement de RDP-PAT pour neutraliser le stationnement, l'arrêt ou la livraison dans les 5 m en amont du passage piétonnier afin d'améliorer la visibilité des usagers vulnérables.



Source : Cerema



Source : Cerema

En parallèle à ces interventions, le SPVM pourrait réaliser des campagnes de sensibilisation auprès des automobilistes quant à la réglementation en vigueur. Un contrôle policier pourrait être instauré en cas de plaintes répétées par des citoyens.

Priorisation : 

Mise en garde

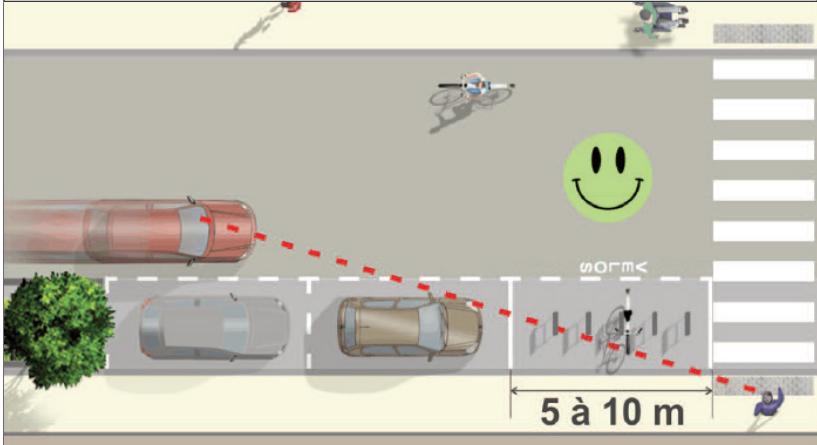
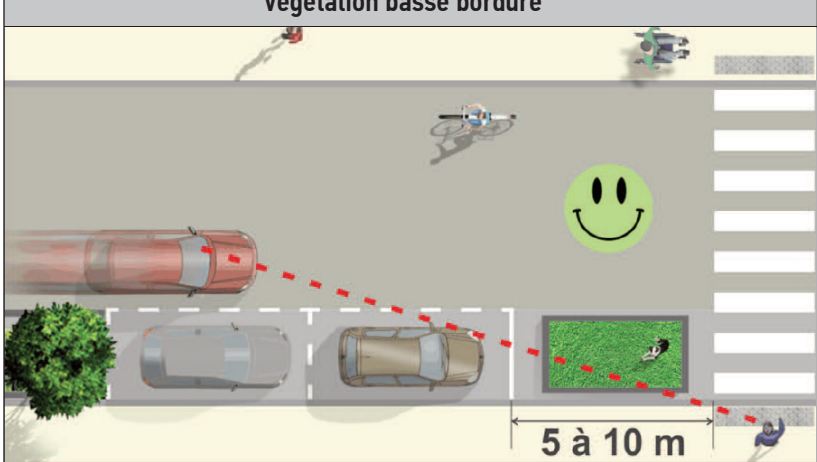
- La végétation et le mobilier urbain ne doivent pas nuire à la visibilité entre l'automobiliste et le piéton désirant traverser au niveau d'une intersection ou d'une traverse piétonne en section courante. Dans le cas échéant, la végétation doit être taillée et le mobilier déplacé.

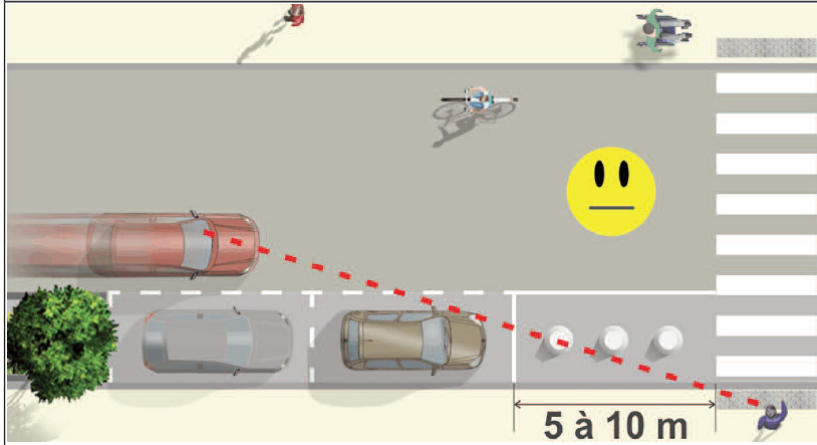
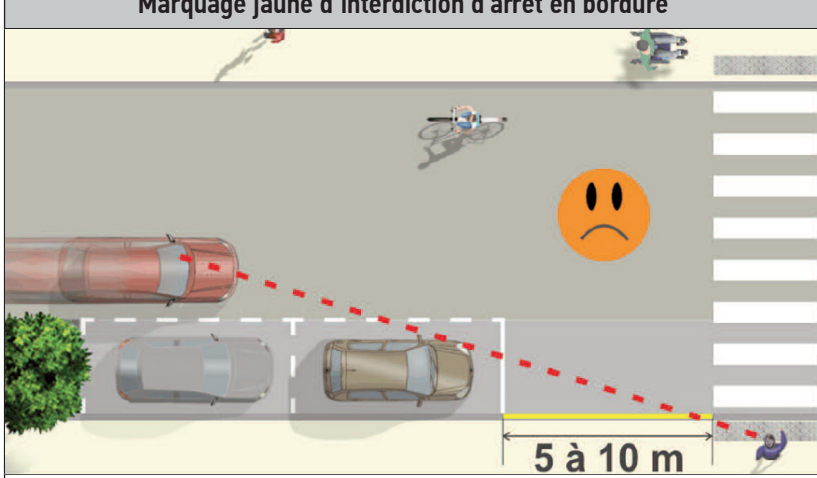
Indicateurs de suivi

- Part modale de la marche
- Nombre de km de trottoirs aménagés ou élargis
- Nombre de poteaux d'éclairage nouvelle génération
- Nombre de mobiliers urbains aménagés
- Nombre de collisions impliquant des piétons
- Nombre de plaintes portées sur la sécurité des piétons

Références

- Ville de Montréal - Direction des transports (2013), Quartiers verts : Guide d'aménagement durable des rues de Montréal - Fascicule 1, 194 pages.
- Ville de Montréal (2006), Charte du piéton - Plan de transport de Montréal, 58 pages.
- Institut Nazareth & Louis-Braille / Société Logique (2014), Critères d'accessibilité universelle : déficience visuelle – Aménagements extérieurs, 191 pages.
- MTMDET (2012), Tome V - Signalisation routière.
- Cerema (2016), Recommandation de neutralisation du stationnement motorisé délimité, dans les 5 m à 10 m en amont du passage piéton, 16 pages.
- Ville de Montréal (2009). Exigences en matière d'études d'impacts sur les déplacements, 39 pages.

Interventions	Spécifications
Stationnements pour vélos  Source : Cerema	› Espace utilisable (usage : stationnement vélo) › Physiquement dissuasif › Répond à la demande d'aires de stationnement pour les cyclistes › Nécessite un entretien › Interdire le stationnement des véhicules dans cette zone durant la période hivernale (à moins que les aires de stationnement pour vélos soient permanents et donc non retirés durant l'hiver) Source : Cerema
Végétation basse bordure  Source : Cerema	› Espace utilisable (îlot de fraîcheur) › Physiquement dissuasif (prévoir des bordures hautes pour éviter le chevauchement des véhicules lourds) › Prévoir une végétation peu consommatrice en eau et demandant peu d'entretien › Végétation basse (< 60 cm) pour éviter de masquer la visibilité (enfants en bas âge, animaux, etc.), attention à la croissance naturelle des végétaux › Possibilité d'offrir l'espace aux citoyens (potager communautaire, jardin floral, etc.) Source : Cerema

Interventions	Spécifications
Plots anti-stationnement  5 à 10 m Source : Cerema	› Espace non utilisable › Physiquement dissuasif › Entretien manuel nécessaire (impossibilité de passer la balayeuse) › Les plots peuvent servir à s'asseoir (mobilier urbain) › Risque de stationnements illégaux des motos de part et d'autre des plots Source : Cerema
Marquage jaune d'interdiction d'arrêt en bordure  5 à 10 m Source : Cerema	› Espace non utilisable › Physiquement peu dissuasif › L'efficacité dépend de l'existence d'un contrôle fréquent › Risque de colonisation illégale de véhicules en l'absence de contrôle › Risque d'occupation par les poubelles › En approche de carrefour, l'espace dégagé offre un grand rayon de virage favorable à la prise de vitesse Source : Cerema

Maîtres d'ouvrage

- › Arrondissement de RDP-PAT
- › Ville de Montréal

Partenaire

- › Vélo Québec

Actions liées

- TCA-01** Bonification de l'offre en autobus
- TCA-05** Développement d'un réseau cyclable continu et connecté
- TCA-06** Bonification des services et aménagements complémentaires à l'utilisation du vélo
- SQ-04** Sécurisation des aînés et des personnes à mobilité réduite dans leurs déplacements actifs
- SQ-08** Sensibilisation au respect du CSR
- SQ-09** Information et sensibilisation sur les nouvelles interventions mises en place dans le cadre du PLD



Source : Habiter Montréal

Objectifs spécifiques

- › Améliorer le confort et la convivialité des déplacements cyclistes;
- › Sécuriser les déplacements cyclistes;
- › Mettre aux normes les aménagements cyclables.

Lieux d'implantation recommandés

- › Axes stratégiques : boulevards Saint-Jean-Baptiste, Gouin et Maurice-Duplessis
- › Axes où des aménagements cyclables sont actuellement aménagés ou prévus
- › Ancienne emprise ferroviaire de l'ARTM entre les rues Victoria et Prince-Arthur
- › Aux abords des établissements scolaires (selon les mesures recommandées par Vélo Québec dans le cadre des plans de déplacements scolaires)

Interventions à mettre en place

1 Mettre aux normes les aménagements cyclables existants

Afin de sécuriser les déplacements des cyclistes le long des aménagements cyclables existants, les mesures suivantes sont recommandées :

- › Effectuer la réfection des aménagements cyclables existants de manière à respecter les normes et standards en vigueur. L'annexe A présente les différents types d'aménagements cyclables qui pourraient être implantés sur le territoire de RDP-PAT de même que leurs caractéristiques;
- › Mettre en place une signalisation et du marquage adéquats et conformes afin d'informer les cyclistes des aménagements existants et les conducteurs de la présence possible de cyclistes dans leur environnement;
- › Une attention particulière doit être portée à la mise aux normes des aménagements cyclables suivants : boulevard Gouin, rue Prince-Arthur, 81^e Avenue et certains tronçons de la Route verte dans le secteur de PAT.

Priorisation : 

2 Assurer l'uniformité de la typologie des liens cyclables

Différents types de liens cyclables sont aménagés sur le territoire de RDP-PAT dont des chaussées désignées, des pistes cyclables en site propre et des bandes cyclables. En guise d'exemple, l'aménagement cyclable le long du boulevard Gouin varie entre une piste cyclable, une piste multifonctionnelle et une chaussée désignée. Pour un même axe routier, il est donc recommandé de conserver une continuité dans le type d'aménagement cyclable sélectionné. Cette uniformité permettra à l'arrondissement de RDP-PAT d'atteindre les objectifs suivants :

- › Faciliter le déneigement du réseau cyclable en utilisant un seul équipement de déneigement;
- › Réduire le nombre de transitions de typologie cyclable aux intersections;
- › Améliorer la sécurité des cyclistes aux points de jonction des liens cyclables.

Priorisation : 

3 Aménager des sas vélos

Les sas vélos sont des espaces réservés aux cyclistes situés devant les voitures arrêtées à une intersection régie par des feux de circulation. Ces refuges permettent aux cyclistes de changer de direction de manière sécuritaire, de s'accumuler à l'intersection et de diminuer leur exposition aux gaz d'échappement des véhicules limitrophes.

Ainsi, l'arrondissement de RDP-PAT évaluera la possibilité de mettre en place des sas vélos aux abords d'intersections névralgiques de son territoire où plusieurs cyclistes sont recensés (ex. : intersections contrôlées par des feux de circulation sur le boulevard Saint-Jean-Baptiste).

Exemple de sas vélo



Source : Ville de Montréal

Priorisation : 

4 Aménager un espace tampon pour éviter l'emportière des cyclistes en bordure des stationnements sur rue

Le positionnement des cyclistes à gauche des espaces de stationnement (sur les rues où le stationnement est permis) peut être générateur de collisions liées à l'ouverture des portières des véhicules garés le long de l'axe. En aménageant une zone tampon de 0,5 m de largeur entre les places de stationnement sur rue et les bandes cyclables de l'arrondissement de RDP-PAT (aménagements actuels et projetés), la Ville de Montréal limitera le risque d'emportière des cyclistes.

Exemple de zone tampon



Source : Vélo Québec

Priorisation :

5 Effectuer un suivi du réseau cyclable en évaluant le nombre de passages

Les compteurs (par boucle, pneumatique ou infrarouge) permettent d'afficher instantanément le nombre de cyclistes empruntant un axe donné. Ces équipements ont pour avantages :

- › Recueillir des données afin de déterminer les habitudes de circulation des cyclistes pour planifier l'implantation de nouveaux liens cyclables;
- › Démontrer et justifier auprès des intervenants de l'arrondissement et des citoyens la nécessité d'intervenir dans le développement d'un réseau cyclable utilitaire et continue;
- › Encourager la pratique du vélo.

L'arrondissement pourrait aménager de tels compteurs le long des aménagements cyclables du boulevard Gouin et sur la Route verte.

Exemple de compteur à affichage direct



Source : Éco-compteur

Priorisation :

Mise en garde

- › S.O.

Indicateurs de suivi

- › Nombre de sas vélos aménagés
- › Nombre de bornes de comptages permanentes aménagées
- › Nombre de collisions impliquant un cycliste

Références

- › Ville de Montréal (2012), Le sas vélo: Zone réservée aux cyclistes - Prenez maintenant les devants, 2 pages.
- › Vélo Québec (2014), Plan de déplacement scolaire - Commissions scolaires Pointe-de-l'Île et English-Montreal, 327 pages.
- › Mouvement Vélosympathique, <https://velosympathique.velo.qc.ca/ressources/amenagements-cyclables-intro/>

Classe et type		Route où ce type d'aménagement est recommandé			Avantages	Inconvénients
		Hiérarchie	Milieu	Caractéristiques de la route		
Partagée	Chaussée désignée					
	 Source : Arr. RDP-PAT	› Locale	› Urbain › Périurbain › Rural	› 1 voie/direction › Vitesse : - 30 km/h en milieu urbain - 50 km/h en milieu rural › Débits - Moins de 500 véhicules/jour par souci de maximiser le confort et la sécurité des cyclistes - Milieu rural : 1000 véhicules/jour - Milieu urbain : 3000 véhicules/jour	› Rappelle et légitime la présence des cyclistes. › Est rapide et peu coûteuse à implanter. › Ne nécessite pas d'espace supplémentaire sur la chaussée ou dans l'emprise de la rue.	› Sécurise peu les cyclistes moins expérimentés lorsque le débit de circulation ou la vitesse permise sont élevés.
Visuellement séparée	Accotement asphalté					
	 Source : Mouvement Vélosympathique	› Collectrice › Artère	› Périurbain › Rural	› 1 voie/direction › Vitesse : 40 à 60 km/h › Drainage ouvert › Moins de 250 véhicules lourds/jour	› Accroît le confort et la sécurité des piétons et des cyclistes qui circulent à l'écart des voies de circulation automobile. › Protège la partie extérieure de la chaussée des voies de circulation contre les dégradations causées par les véhicules lourds. › Diminue le risque de perte de contrôle des véhicules qui débordent des voies de circulation.	› Sécurise peu les cyclistes moins expérimentés. › N'offre aucune protection contre l'empiètement et l'obstruction par les véhicules.
Visuellement séparée	Bande cyclable					
	 Source : Arr. RDP-PAT	› Locale › Collectrice	› Urbain › Périurbain	› 1 voie/direction › Vitesse : 40 km/h › Rue résidentielle › Moins de 250 véhicules lourds/jour	› Procure une voie réservée aux cyclistes. › Est rapide et peu coûteuse à implanter. › Peut être balayée et déneigée en même temps et au moyen des mêmes machines que le reste de la chaussée.	› Sécurise peu les cyclistes moins expérimentés. › N'empêche pas et peut même favoriser l'empiètement et l'obstruction par les véhicules. › Nécessite un entretien soutenu du marquage. › Lorsque située entre une voie de circulation et les véhicules stationnés : accroît l'inconfort, comparativement à une bande cyclable sans stationnement ; peut exposer les cyclistes à l'emportierage ; est difficile à maintenir dégagée de neige et de glace en hiver.

Classe et type		Route où ce type d'aménagement est recommandé			Avantages	Inconvénients
		Hierarchie	Milieu	Caractéristiques de la route		
Physiquement séparée	Piste cyclable surélevée  Source : Mouvement Vélosympathique	- Collectrice - Artère	- Urbain - Périurbain	2 voies/direction - Vitesse : 50 km/h et plus - Rue commerçante - Nouvelle rue - Corridor scolaire	- Entre les intersections, elle est plus confortable et sécuritaire que la bande cyclable, adaptée aux cyclistes de tous niveaux, et décourage l'empiétement de la voie cyclable par les véhicules. - Les eaux de ruissellement, la poussière et les débris s'accumulent en bordure de chaussée, hors de la piste. - Permet un entretien hivernal indépendant de l'entretien routier, selon des techniques et une fréquence mieux adaptées aux besoins des cyclistes.	- Est plus coûteuse à entretenir qu'une bande cyclable lorsque la piste est séparée du trottoir par une bordure ou du mobilier urbain, parce qu'elle doit être entretenue indépendamment de la chaussée et du trottoir, été comme hiver. - Est difficile à implanter sur une rue existante, car elle nécessite des modifications majeures aux infrastructures de drainage.
	Piste cyclable en site propre  Source : Arr. RDP-PAT	- Urbain - Périurbain	Hors route		- Répond aux besoins des cyclistes de différents niveaux de compétence. - Minimise les conflits avec les piétons. - Permet un entretien hivernal indépendant de l'entretien routier, selon des techniques et une fréquence mieux adaptées aux besoins des cyclistes.	Aux intersections, engendre potentiellement des conflits entre automobilistes et cyclistes, en particulier quand ces derniers circulent en sens inverse des voitures dans la voie adjacente.
	Sentier polyvalent  Source : Arr. RDP-PAT	- Périurbain - Rural	Hors route ou dans une emprise routière		- Répond aux besoins des piétons et des cyclistes de différents niveaux de compétence. - Coûte moins cher à construire et à entretenir que des aménagements distincts à l'usage des piétons et des cyclistes. - Permet un entretien hivernal indépendant de l'entretien routier, selon des techniques et une fréquence mieux adaptées aux besoins des piétons et des cyclistes.	- Engendre potentiellement des conflits entre piétons et cyclistes. - Aux intersections, engendre potentiellement des conflits entre automobilistes et cyclistes, en particulier quand ces derniers circulent en sens inverse des voitures dans la voie adjacente.

Maîtres d'ouvrages

- › Arrondissement de RDP-PAT
- › Ville de Montréal

Partenaires

- › SPVM
- › Vélo Québec
- › Comité des jeunes
- › Commissions scolaires de la Pointe-de-l'Île et English-Montreal

Actions liées

- TCA-04** Développement d'un réseau piétonnier continu
- TCA-05** Développement d'un réseau cyclable continu et connecté
- SQ-01** Amélioration de l'expérience piétonne
- SQ-02** Amélioration de l'expérience vélo
- SQ-04** Sécurisation des aînés et des personnes à mobilité réduite dans leurs déplacements actifs
- SQ-08** Sensibilisation au respect du Code de la sécurité routière
- SQ-09** Information et sensibilisation sur les nouvelles interventions mises en place dans le cadre du PLD



Source : Arrondissement de RDP-PAT

Objectifs spécifiques

- › Modification des habitudes de déplacement des enfants et de leurs parents sur le trajet domicile-école-travail;
- › Création d'environnements sécuritaires afin de favoriser le transport actif pour l'ensemble des citoyens.

Lieux d'implantation recommandés

- › Corridors scolaires de l'arrondissement (actuels et projetés)
- › Rues bordant les établissements scolaires

La carte de l'annexe A localise les établissements scolaires de l'arrondissement, les corridors scolaires, les mesures de modération (avancées de trottoir et dos d'âne) ainsi que le positionnement des brigadiers.

Interventions à mettre en place

1 Développer une signature particulière aux abords des établissements scolaires (aménagement, signalisation, marquage, etc.)

En 2014, Vélo Québec a réalisé des plans de déplacements personnalisés pour 17 établissements scolaires de l'arrondissement de RDP-PAT. Ces études destinées aux écoles participantes au programme « À pied, à vélo, ville active! » ont pour objectif de :

- › Rendre plus sécuritaires les trajets scolaires;
- › Maintenir et encourager le transport actif des élèves du primaire;
- › Susciter la concertation des milieux scolaires, des groupes communautaires et des municipalités afin de planifier la réalisation d'aménagements en faveur des cyclistes.

L'arrondissement de RDP-PAT complétera les recommandations des plans de déplacements scolaires tout en développant une signature particulière aux abords des établissements d'enseignement et en assurant une connexion (cheminement sécuritaire) entre ces bâtiments. Les mesures physiques, la signalisation et le marquage retenus devraient être uniformes d'un établissement scolaire à l'autre afin que les conducteurs dénotent le changement d'environnement (rue résidentielle vs rue bordant une école) et les risques qui en découlent. Ces mesures permettraient ainsi de faire une distinction entre les zones scolaires affichées à 30 km/h et les rues locales de l'arrondissement qui seront affichées à cette même vitesse.

Priorisation : 



Source : Google Streetview

2 Encourager les écoles primaires à promouvoir la marche maison-école auprès des écoliers et de leurs parents

Les Trottibus (Société canadienne du cancer en partenariat avec Québec en forme) sont encadrés par des « conducteurs » bénévoles, placés à l'avant et à l'arrière du convoi, qui assurent la sécurité des enfants et soutiennent leur motivation à la marche. Les autobus pédestres suivent un trajet prédéterminé avec des arrêts planifiés pour prendre des jeunes et les accompagner à la marche jusqu'à l'école.

En juin 2017, l'arrondissement a inauguré le projet Marche-ta-Zone à l'école François-La-Bernade. Ce projet pilote, mené par le Comité milieu de vie de la Table de développement social de Pointe-aux-Trembles avec différents partenaires (dont TANDEM), correspond à un tracé au sol indiquant aux écoliers le chemin à prendre pour se rendre à l'école. Ce chemin établi par les intervenants comporte toutes les conditions les plus favorables à la sécurité des écoliers.



Source : Trottibus



Source : Tandem

Priorisation : 

3 Poursuivre les activités de sensibilisation auprès des parents et de leurs enfants

L'arrondissement de RDP-PAT, en collaboration avec le SPVM, poursuivra ses différentes activités de sensibilisation, soit :

- › Campagne « Vision Zéro »;
- › Opération annuelle de sensibilisation auprès des parents et de leurs enfants.

Priorisation : 

4 Réduire la limite de vitesse à 30 km/h sur les artères bordant les écoles primaires de l'arrondissement

En 2018, le comité de circulation de l'arrondissement a adopté dans son Plan d'action, un objectif visant à implanter une limite de vitesse de 30 km/h sur les artères bordant des écoles primaires. Cette nouvelle limite sera en fonction de septembre à juin, du lundi au vendredi, de 7h à 17h.

Priorisation : 



Source : MTMDET

Mises en garde

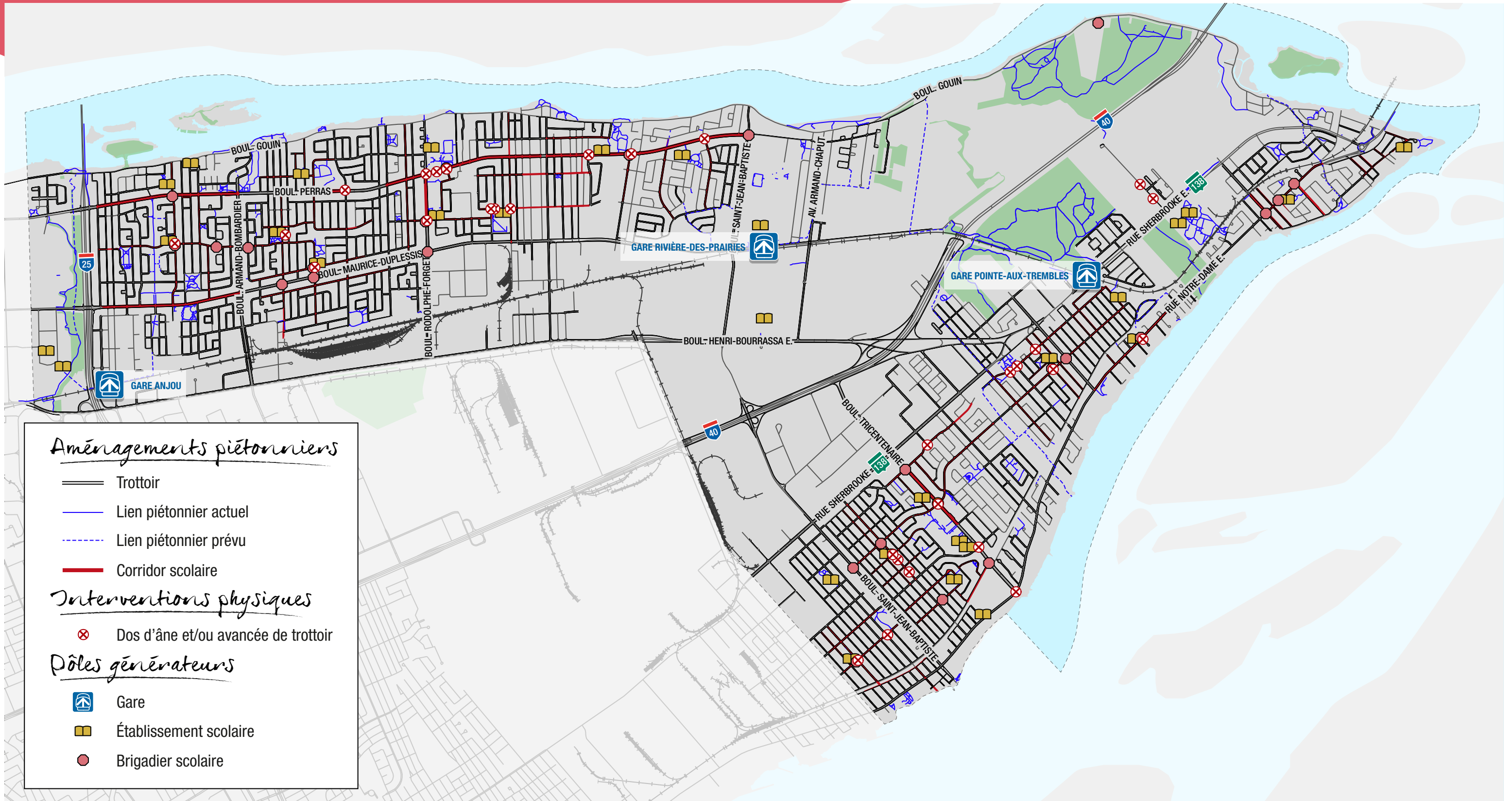
- › Le programme « À pied, à vélo, ville active » de Vélo Québec a pris fin le 31 mars 2017. Ce dernier sera remplacé par un nouveau programme de sensibilisation et d'interventions aux abords des corridors scolaires;
- › Les passages pour piétons doivent être clairement définis par un marquage contrastant. Différents marquages peuvent être utilisés : lignes parallèles, blocs blancs ou jaunes, motifs, etc. Le marquage composé de blocs blancs ou jaunes est privilégié pour les axes importants de circulation (marquage de couleur jaune : lorsque le passage pour piétons est non contrôlé / marquage de couleur blanche : lorsque le passage pour piétons est contrôlé par des feux de circulation ou un arrêt);
- › Pour qu'une limite de vitesse de 30 km/h soit crédible et respectée par les conducteurs, les axes doivent être courts, étroits et achalandés. Dans le cas contraire, la reconfiguration des rues ou l'ajout de mesures de modération est nécessaire. Il est à noter que le tout devrait être accompagné de campagnes de sensibilisation visant à valoriser le respect des limites de vitesse et de renforcement policier.

Indicateurs de suivi

- › Nombre d'écoles participant au programme Trottribus
- › Nombre d'écoles participant au projet Marche-ta-zone
- › Nombre de campagnes de sensibilisation mises en place durant l'année scolaire
- › Nombre d'établissements scolaires où les mesures recommandées par Vélo Québec ont été instaurées
- › Part modale de la marche et du vélo chez les jeunes

Références

- › Vélo Québec (2013), Programme « À pied, À vélo, ville active », 4 pages.
- › Vélo Québec (2014), Plan de déplacement scolaire, Arrondissement de Rivière-des-Prairies-Pointe-aux-Trembles, Écoles primaires des commissions scolaires de la Pointe-de-l'Île et English-Montréal, 327 pages.
- › Trottribus, <http://www.trottribus.ca/>
- › MTMDET (2012), Tome V - Signalisation routière.



Maîtres d'ouvrage

- › Arrondissement de RDP-PAT
- › Ville de Montréal

Partenaires

- › SPVM
- › Groupes communautaires
- › Résidences pour aînés
- › Comité des aînés

Actions liées

- TCA-04** Développement d'un réseau piétonnier continu
- TCA-05** Développement d'un réseau cyclable continu et connecté
- SQ-01** Amélioration de l'expérience piétonne
- SQ-02** Amélioration de l'expérience vélo
- SQ-08** Sensibilisation au respect du Code de la sécurité routière
- SQ-09** Information et sensibilisation sur les nouvelles interventions mises en place dans le cadre du PLD



Source : Express.fr

Objectif spécifique

- › Amélioration et sécurisation des intersections, rues et lieux publics fréquentés par les aînés et les PMR.

Lieu d'implantation recommandé

- › Sur l'ensemble du territoire de RDP-PAT, mais plus particulièrement aux abords des résidences pour aînés, des centres de services de santé, des centres communautaires et des centres commerciaux

Interventions à mettre en place

1 Assurer l'accessibilité universelle

- › Lors de travaux de réfection et/ou de construction de nouveaux espaces publics, l'arrondissement de RDP-PAT s'assurera de rendre ces sites accessibles à tous en respectant les orientations de la Politique d'accessibilité universelle de la municipalité ainsi que les règles dictées par le guide de l'Institut Nazareth & Louis-Braille. L'annexe A présente les 10 principes de base pour l'aménagement du domaine public.

Priorisation : ●●●

2 Élaborer un plan d'action pour favoriser la mobilité active des aînés et des PMR

- › Afin de favoriser l'implantation de mesures pour la mobilité des aînés et des PMR, l'arrondissement de RDP-PAT devrait se doter d'un plan d'action. Dans le cadre de ce processus, les problématiques et besoins en déplacements propres au territoire de l'arrondissement seraient soulevés par les aînés et les PMR. Les mesures à mettre en place à des endroits névralgiques de l'arrondissement selon un ordre de priorité seront ensuite identifiées. Il est à noter qu'un tel plan d'action pourrait s'intégrer à la démarche MADA.

Priorisation : ●●●

3 Sensibiliser les aînés et PMR à la pratique des modes actifs

Avec la collaboration de ses partenaires municipaux, l'arrondissement de RDP-PAT pourrait sensibiliser les aînés à l'usage de la marche et du vélo comme mode de déplacement durable. Pour ce faire, les mesures suivantes pourraient être envisagées :



Source : AQDR

- › Campagne de communication : articles dans le bulletin municipal et les journaux, publicités et site Internet;
- › Activités de sensibilisation : avec la collaboration des groupes communautaires de son territoire, l'arrondissement de RDP-PAT pourrait sensibiliser les aînés aux règles de conduite et au fonctionnement des feux pour piétons à décompte numérique;
- › Activités de promotion : à titre d'exemple, l'AQDR, en collaboration avec l'arrondissement de RDP-PAT a instauré un service de vélo-taxi pour aînés. Le service « Aînés actifs à vélos » offre aux personnes âgées de se rendre, gratuitement, à un lieu de leur choix de l'arrondissement sur un vélo-taxi manoeuvré par un bénévole.

Il est à noter que les résidences privées de l'arrondissement pourraient sensibiliser les aînés aux modes actifs : prêt de vélos, prêt de vélos électriques, parcours actifs pour aînés, etc. Par ailleurs, certaines résidences de l'arrondissement tendent actuellement à favoriser les modes alternatifs à l'auto-solo en mettant à la disposition de leurs résidents des véhicules en autopartage.

Priorisation : 

4 Sensibiliser les usagers d'AMM aux règles de conduite

Le MTMDET a mis en place en juin 2015 un projet pilote d'une durée de trois ans visant à réglementer la circulation des AMM (règles de circulation et équipements obligatoires). Plus précisément, les usagers d'AMM ont le droit de circuler le long des aménagements suivants :

- › Sur les trottoirs et les voies cyclables (sans compromettre la sécurité des autres usagers, dans le sens de la circulation);
- › À l'extrême droite de la chaussée des rues où il y a une voie de circulation par direction et où la limite de vitesse est de moins de 50 km/h;
- › Sur l'accotement d'une rue où la limite de vitesse est supérieure à 50 km/h (si l'accotement est sécuritaire).

Ces règles permettent d'assurer une meilleure cohabitation entre les conducteurs d'AMM et les autres usagers de la route. Elles valorisent la prudence de tous les usagers de la route, rappellent le discernement dont doit faire preuve chaque utilisateur d'AMM et permettent une plus grande flexibilité quant à leurs choix de parcours.

Face à ce projet pilote, le SPVM pourrait mener des activités de répression auprès des usagers d'AMM (avertissements ou amendes) de l'arrondissement de RDP-PAT qui ne suivent pas ces règles.

Priorisation : 

5 Implanter des mesures visant à faciliter la traversée des aînés et/ou des PMR à des endroits névralgiques pour cette cohorte

Afin de favoriser les déplacements actifs chez les aînés, l'arrondissement de RDP-PAT (rues locales) et la Ville de Montréal (artères et collectrices) instaureront des mesures aux endroits névralgiques pour les personnes âgées de plus de 65 ans et/ou des PMR. Les mesures à préconiser par l'arrondissement sont :

- › Ajuster le temps des traverses piétonnes aux passages contrôlés par des feux piétons à décompte numérique;
- › Afficher le décompte du temps offert pour la traversée des piétons aux endroits où cette mesure est actuellement absente et justifiée selon les normes de la Ville;
- › Implanter des feux sonores pour les personnes ayant une déficience visuelle, selon les besoins (doit être justifié selon les normes de la Ville);
- › Renforcer la présence des piétons à l'aide de signalisation et de marquage tout en respectant les standards du MTMDET;
- › Offrir des trottoirs ayant un corridor de marche exempt de tout obstacle d'une largeur minimale de 1,5 m (idéalement 1,8 m de largeur);
- › Aménager des refuges pour piétons sur les terre-pleins centraux d'artères larges afin de permettre aux aînés et aux PMR de traverser en deux temps. Le refuge servirait d'aire de repos pour ces usagers vulnérables.

La carte de l'annexe B localise des intersections et tronçons routiers où l'aménagement de mesures pour favoriser la mobilité active des aînés et PMR devrait être priorisé. Pour chacun de ces sites, des précisions sont apportées quant à leur sélection :

- › Consultation : site identifié par les intervenants et citoyens qui ont participé lors des activités de consultation;
- › Mode de gestion : problématiques associées au mode de gestion du site (ex.: temps insuffisant pour la traversée des aînés et PMR);
- › Aménagement : problématiques associées aux aménagements actifs du site (ex.: absence de bateaux-pavés, présence d'obstacles dans le corridor de marche, etc.).

Priorisation : 

Mises en garde

- › Toutes mesures associées à l'optimisation des feux de circulation pourraient être réalisées dans le cadre du projet de mise aux normes de la Ville de Montréal;
- › Les passages pour piétons doivent être clairement définis par un marquage contrastant. Différents marquages peuvent être utilisés : lignes parallèles, blocs blancs ou jaunes, motifs, etc. Le marquage composé de blocs blancs ou jaunes est privilégié pour les axes importants de circulation (marquage de couleur jaune : lorsque le passage pour piétons est non contrôlé / marquage de couleur blanche : lorsque le passage pour piétons est contrôlé par des feux de circulation ou un arrêt).

Indicateurs de suivi

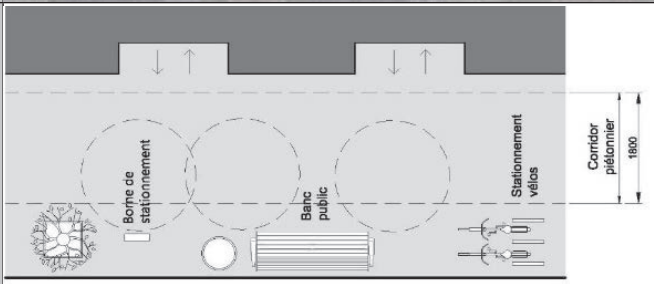
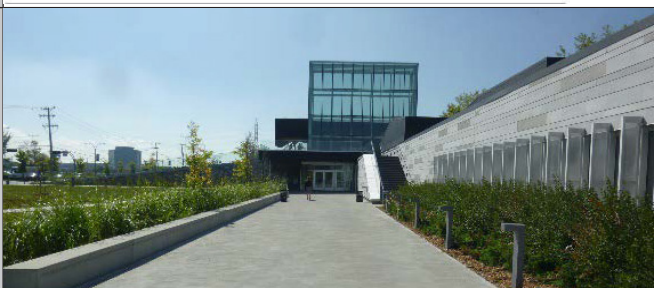
- › Nombre de km de trottoirs aménagés ou élargis
- › Nombre de bateaux pavés aménagés
- › Nombre de plaintes portées par les piétons (plus particulièrement les aînés et les PMR) quant à leurs déplacements
- › Registre du mobilier implanté pour desservir les aînés et les PMR
- › Nombre de vélo-taxis en service
- › Nombre de campagnes de promotion et de sensibilisation des aînés et PMR à la mobilité active

Références

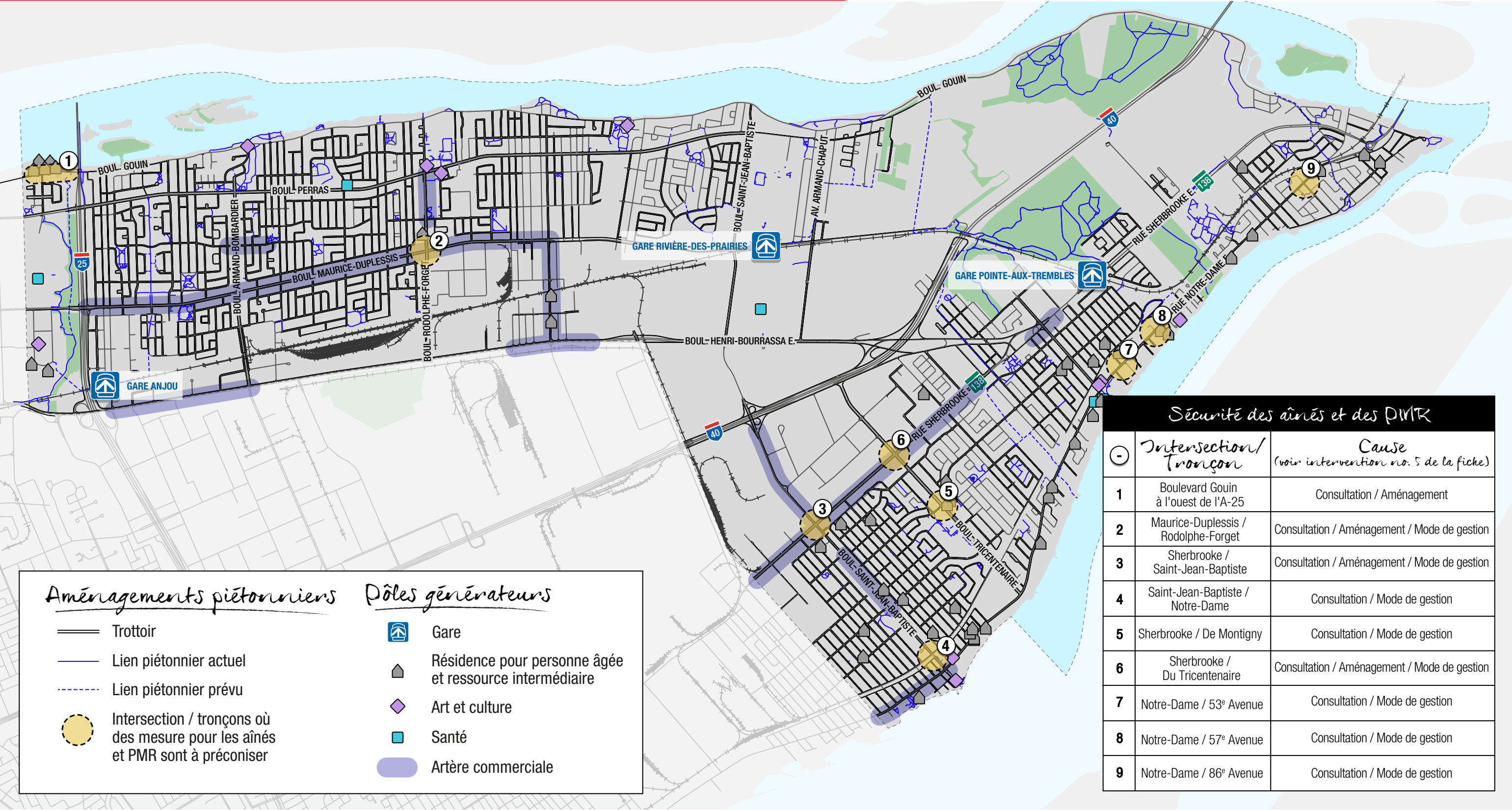
- › AQDR, <https://www.aqdr.org/>
- › Ville de Montréal, Municipalité amie des aînés - MADA, http://ville.montreal.qc.ca/portal/page?_pageid=8638,95977675&_dad=portal&_schema=PORTAL
- › Ville de Montréal (2006), Charte du piéton - Plan de transport de Montréal, 58 pages.
- › MTMDET (2012), Tome V - Signalisation routière.

Source : Société logique

1	Corridors piétonniers libres d'obstacles Un corridor libre de marche est un espace de circulation dépourvu d'obstacles sur une largeur et une hauteur suffisantes pour que tous les usagers puissent se déplacer de façon simple et sécuritaire.	150 min. 1200 min. 1800 (1500 min.) 300 min. 900 min. Chaîne de trottoir Zone de plantation/ mobilier urbain Corridor piétonnier Marge de recul Alcôve
2	Corridors piétonniers en fond de trottoir et mobilier urbain en bordure de rue Cette configuration assure les meilleures conditions de déplacement. Le mobilier urbain doit se trouver dans la banquette entre le corridor piétonnier et la rue.	
3	Corridors piétonniers délimités des deux côtés Le corridor piétonnier doit être délimité des deux côtés de façon tactile, visuelle et auditive. Une dénivellation suffisante, un alignement d'objets, des textures et des couleurs contrastantes sont de bons exemples. En milieu urbain, l'alignement des bâtiments constitue une délimitation aisément repérable par tous.	
4	Corridors piétonniers rectilignes, sur le 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.	
5	Intersections simples Pour être simple, l'intersection doit avoir une configuration à 90° et permettre la traversée de la rue en continuité avec le corridor piétonnier. Elle doit comporter des arrêts ou des feux de circulation simples et ne doit pas être trop large ni avoir d'îlot, de bretelle ou de piste cyclable. Toute autre configuration est complexe et requiert une attention particulière.	

6	Transition facile entre le trottoir et la chaussée Un bateau pavé doit être aménagé au coin de rue, à l'emplacement le plus pertinent compte tenu de l'achalandage et de la configuration de l'intersection. Généralement dans l'alignement du corridor piéton, il doit être détectable de façon tactile, visuelle et auditive.	
7	Traversée de la rue facile et sécuritaire 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 fournir des repères suffisants.	
8	Revêtements facilitant la marche Le revêtement ne doit pas présenter de trous, de fentes ou d'autres déformations. Il ne doit pas y avoir de ressauts de plus de 13 mm. Les matériaux utilisés doivent être non glissants et uniformes et les joints, étroits et peu profonds.	
9	Mobilier urbain en quantité suffisante et aux bons endroits Les éléments de mobilier urbain doivent être disposés pour que tous les usagers puissent s'en approcher et l'utiliser. Ils doivent être installés de façon à ne pas nuire au déneigement et à l'entretien.	
10	Transition facile vers les lieux et bâtiments riverains L'accès aux lieux et la marge avant des bâtiments devraient être sans marches ou ressauts. Les espaces doivent être faciles à comprendre et être bien signalisés.	

Annexe B - Intersections et tronçons où la mobilité active des aînés et PMR est à favoriser



Maîtres d'ouvrage

- › Arrondissement de RDP-PAT (rues locales)
- › Ville de Montréal (artères et collectrices)

Partenaire

- › SPVM

Actions liées

- SQ-01** Amélioration de l'expérience piétonne
- SQ-02** Amélioration de l'expérience vélo
- SQ-03** Sécurisation des écoliers aux abords des établissements scolaires de l'arrondissement
- SQ-04** Sécurisation des aînés et des personnes à mobilité réduite dans leurs déplacements actifs
- SQ-06** Mise en place de mesures de modération de la circulation sur les axes sensibles de l'arrondissement
- SQ-09** Information et sensibilisation sur les nouvelles interventions mises en place dans le cadre du PLD
- RS-02** Élaboration d'une stratégie de suivi des limites de vitesse



Source : Arrondissement de RDP-PAT

Objectifs spécifiques

- › Renforcer la sécurité des piétons et cyclistes aux intersections;
- › Diminuer le nombre de collisions impliquant des usagers vulnérables;
- › Assurer un temps de traverse suffisant pour les piétons.

Lieux d'implantation recommandés

- › Intersections et tronçons routiers présentant un fort potentiel de collisions impliquant des usagers vulnérables (piétons et cyclistes)
- › Intersections où des arrêts d'autobus sont prévus ou projetés
- › Intersections et tronçons où des problématiques de sécurité ont été soulevées
- › Intersections gérées par des feux de circulation
- › Passages pour piétons à mi-bloc (section courante)
- › Bretelles d'accès au réseau autoroutier

Interventions à mettre en place

1 Renforcer la sécurité des différents usagers de la route aux sites problématiques de l'arrondissement

L'analyse des collisions des années 2011 à 2015 (tous genres confondus) survenues sur le réseau routier de l'arrondissement RDP-PAT, les activités de consultations, de même que les visites terrain ont permis d'identifier des intersections et tronçons routiers pouvant avoir une incidence négative sur la sécurité des conducteurs et de leurs passagers. Pour renforcer la sécurité, la Ville de Montréal (réseaux artériel et collecteur) et l'arrondissement de RDP-PAT pourraient mettre en oeuvre les mesures suivantes :

- › Modifier la géométrie des sites problématiques;
- › Réviser le mode de gestion des intersections selon les exigences du MTMDET;
- › Compléter la mise aux normes des feux de circulation (voir action no. 3 de la présente fiche);
- › Dégager le champ de visibilité des conducteurs (ex. : élaguer la végétation, relocaliser certains panneaux de signalisation, etc.);
- › Signaliser et marquer les voies véhiculaires selon les exigences du MTMDET;
- › Bonifier l'éclairage aux abords des sites problématiques.

Il est à noter que les améliorations requises sont à considérer au cas par cas, selon les problématiques de sécurité soulevées aux sites (problématiques qui pourraient être identifiées dans le cadre d'analyses de sécurité). La carte de l'annexe A illustre les intersections où un renforcement de la sécurité des différents usagers de la route s'avère nécessaire. Pour chacun de ces sites, des précisions sont apportées quant à leur sélection :

- › Collision : nombre important de collisions survenues au site;
- › Consultation : site identifié par les intervenants et citoyens qui ont participé lors des activités de consultation;
- › Mode de gestion : problématiques associées au mode de gestion du site (ex.: temps insuffisant pour les manoeuvres de virage, mode de gestion non conforme, etc.);
- › Cohabitation : problématique de cohabitation entre les différents usagers de la route.

Priorisation : 

2 Renforcer la sécurité des usagers vulnérables (piétons et cyclistes) aux sites problématiques de l'arrondissement

L'analyse des collisions des années 2011 à 2015 impliquant des usagers vulnérables à RDP-PAT, les activités de consultation de même que les visites terrain ont permis d'identifier des intersections et tronçons où la mobilité active est pénalisée. Pour ce faire, diverses mesures pourront être mises en oeuvre par la Ville de Montréal et l'arrondissement de RDP-PAT afin de sécuriser les piétons et cyclistes :

- › Modifier la géométrie du site;
- › Aménager des liens cyclables et/ou des traverses pour cyclistes;
- › Installer des feux pour piétons à décompte numérique (si justifié selon les exigences du MTMDET);
- › Signaliser et marquer les liens et traverses destinés aux modes actifs selon les exigences du MTMDET;
- › Réduire la longueur de traversée des piétons (ex. : aménager des mesures de modération, réviser le gabarit de la rue, etc.);
- › Aménager de l'éclairage à échelle humaine.

Il est à noter que les améliorations requises sont à considérer au cas par cas, selon les problématiques de sécurité soulevées aux différents sites, dans le cadre d'une analyse de sécurité. La carte de l'annexe B illustre les tronçons et intersections où un renforcement de la sécurité des piétons et cyclistes s'avère nécessaire. Pour chacun de ces sites, des précisions sont apportées quant à leur sélection :

- › Collision : nombre important de collisions survenues au site;
- › Consultation : site identifié par les intervenants et citoyens qui ont participé lors des activités de consultation;
- › Mode de gestion : problématiques associées au mode de gestion du site (ex.: temps insuffisant pour la traversée des piétons, modes de gestion non conforme, créneaux de passage limité pour les piétons et les cyclistes, etc.);
- › Aménagement : problématiques associées aux aménagements des modes actifs (ex.: détérioration des trottoirs, absence de liens cyclables, marquage non conforme, etc.);
- › Transport collectif : problématiques associées aux comportements des usagers embarquant/débarquant des autobus sur le territoire (ex.: traverses des usagers en section courante, hors des aménagements mis à leur disposition).

Priorisation : 

Mises en garde

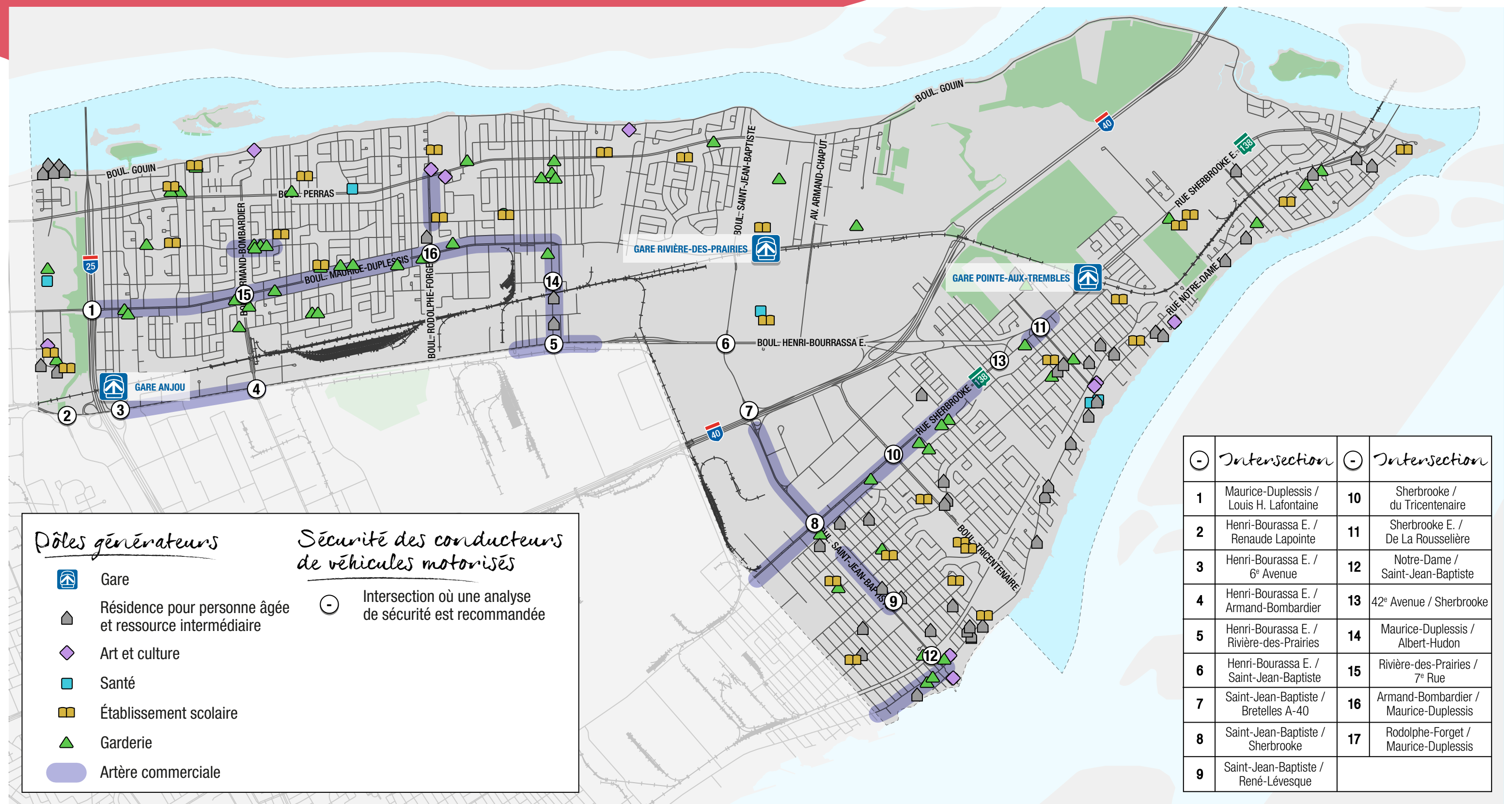
- › Toute modification géométrique des intersections et/ou tronçons impliquera, au préalable, la réalisation d'études de faisabilité visant à évaluer les répercussions des modifications proposées sur les conditions de circulation et sur la sécurité des différents usagers de la route (conducteurs, piétons, cyclistes et usagers du transport collectif). Il est à noter que le positionnement des arrêts d'autobus doit également être considéré;
- › Les passages pour piétons doivent être clairement définis par un marquage contrastant. Différents marquages peuvent être utilisés : lignes parallèles formant un corridor, traverse formée de blocs (traverse conventionnelle), motifs, etc. Le marquage composé de blocs blancs ou jaunes est privilégié pour les axes importants de circulation (marquage de couleur jaune : lorsque le passage pour piétons est non contrôlé / marquage de couleur blanche : lorsque le passage pour piétons est contrôlé par des feux de circulation ou un arrêt);
- › L'aménagement de saillies est incompatible avec la mise en place de voies réservées pour autobus.

Indicateurs de suivi

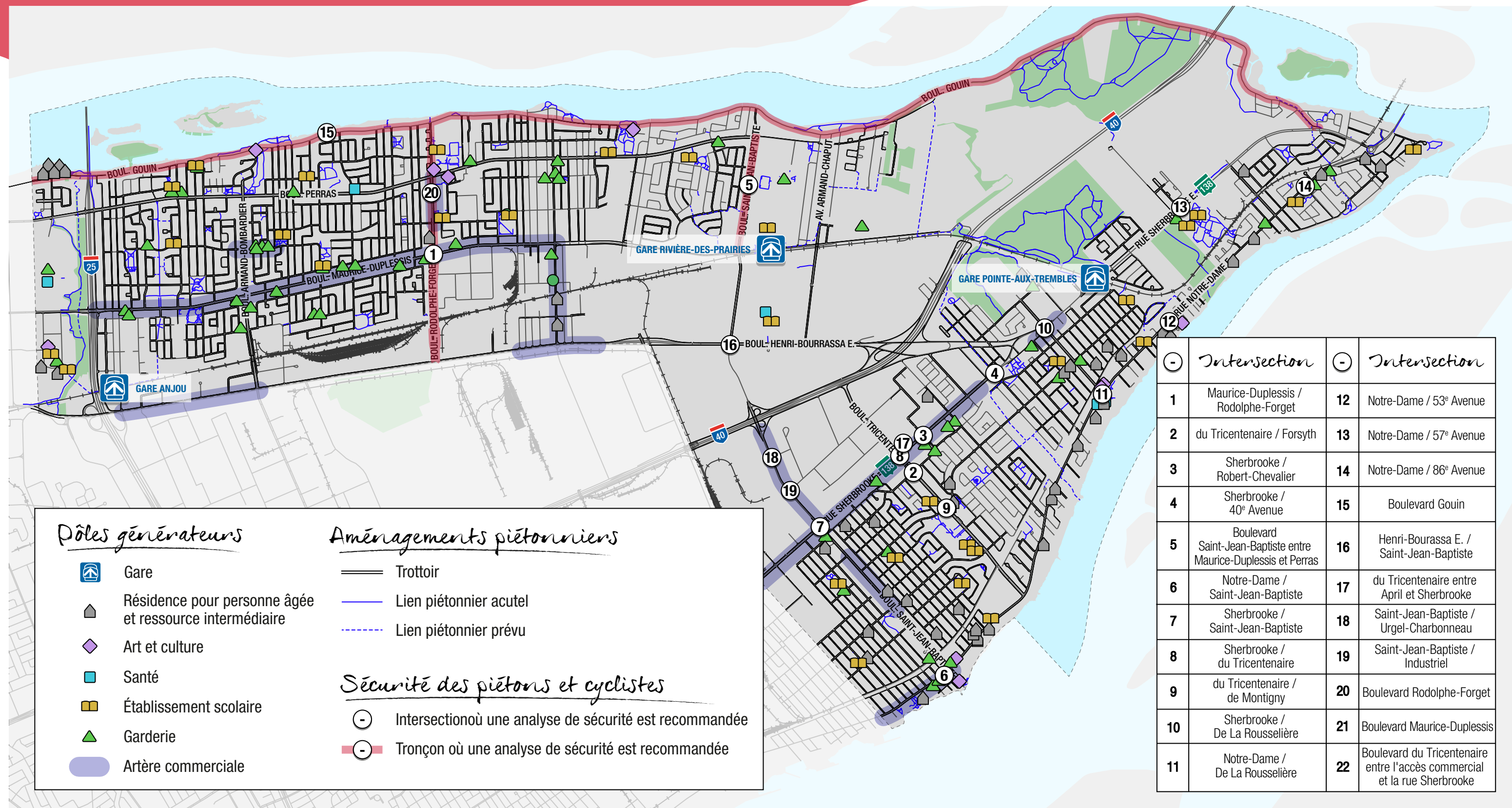
- › Nombre de collisions, tous genres confondus
- › Nombre de collisions impliquant des piétons et cyclistes
- › Nombre d'intersections ayant bénéficié du programme de mise aux normes

Références

- › Ville de Montréal (2006), Charte du piéton - Plan de transport de Montréal, 58 pages.
- › MTMDT (2012), Tome V - Signalisation routière.
- › Ville de Montréal, direction des transports, Programme de mise aux normes.



Analyse de sécurité des usagers de la route (conducteurs, piétons et cyclistes)		
⊖	Intersection	Cause (voir intervention no. 1 de la fiche)
1	Maurice-Duplessis / Louis H. Lafontaine	Collision
2	Henri-Bourassa E. / Renaude Lapointe	Collision
3	Henri-Bourassa E. / 6 ^e Avenue	Collision
4	Henri-Bourassa E. / Armand-Bombardier	Collision
5	Henri-Bourassa E. / Rivière-des-Prairies	Collision
6	Henri-Bourassa E. / Saint-Jean-Baptiste	Collision
7	Saint-Jean-Baptiste /Bretelles A-40	Collision
8	Saint-Jean-Baptiste /Sherbrooke	Collision
9	Saint-Jean-Baptiste / René-Lévesque	Collision
10	Sherbrooke / du Tricentenaire	Collision
11	Sherbrooke E. / De La Rousselière	Collision
12	Notre-Dame / Saint-Jean-Baptiste	Consultation / Mode de gestion
13	42 ^e avenue / Sherbrooke	Consultation / Cohabitation
14	Maurice-Duplessis / Albert-Hudon	Consultation / Mode de gestion /Cohabitation
15	Rivière-des-Prairies / 7 ^e Rue	Cohabitation difficile avec les véhicules lourds
16	Armand-Bombardier / Maurice-Duplessis	Collision
17	Rodolphe-Forget / Maurice-Duplessis	Consultation / Mode de gestion /Cohabitation



Analyse de sécurité des usagers vulnérables					
⊖	Intersection	Cause (voir intervention no. 2 de la fiche)	⊖	Intersection	Cause (voir intervention no. 2 de la fiche)
1	Maurice-Duplessis / Rodolphe-Forget	Collision	12	Notre-Dame / 53 ^e Avenue	Consultation / Mode de gestion
2	du Tricentenaire / Forsyth	Collision	13	Notre-Dame / 57 ^e Avenue	Consultation / Mode de gestion
3	Sherbrooke / Robert-Chevalier	Collision	14	Notre-Dame / 86 ^e Avenue	Consultation / Mode de gestion
4	Sherbrooke / 40 ^e Avenue	Collision	15	Boulevard Gouin	Consultation / Aménagement / Mode de gestion
5	Boulevard Saint-Jean-Baptiste entre Maurice-Duplessis et Perras	Collision	16	Henri-Bourassa E. / Saint-Jean-Baptiste	Transport collectif
6	Notre-Dame / Saint-Jean-Baptiste	Consultation / Mode de gestion	17	du Tricentenaire entre April et Sherbrooke	Transport collectif
7	Sherbrooke / Saint-Jean-Baptiste	Consultation / Aménagement / Mode de gestion	18	Saint-Jean-Baptiste / Urgel-Charbonneau	Transport collectif
8	Sherbrooke / du Tricentenaire	Consultation / Aménagement / Mode de gestion	19	Saint-Jean-Baptiste / Industriel	Transport collectif
9	Tricentenaire / De Montigny	Consultation / Aménagement	20	Boulevard Rodolphe-Forget	Consultation / Aménagement / Mode de gestion
10	Sherbrooke / De La Rousselière	Consultation / Aménagement / Mode de gestion	21	Boulevard Maurice-Duplessis	Transport collectif
11	Notre-Dame / De La Rousselière	Consultation / Mode de gestion	22	Boulevard du Tricentenaire entre l'accès commercial et la rue Sherbrooke	Transport collectif

Maîtres d'ouvrage

- › Arrondissement de RDP-PAT (rues locales)
- › Ville de Montréal (artères et collectrices)

Partenaires

- › SPVM
- › Commissions scolaires de la Pointe-de-l'Île et English-Montreal
- › Comité de circulation de l'arrondissement

Actions liées

- RS-02** Élaboration d'une stratégie de suivi des limites de vitesse
- SQ-01** Amélioration de l'expérience piétonne
- SQ-03** Sécurisation des écoliers aux abords des établissements scolaires de l'arrondissement
- SQ-04** Sécurisation des aînés et des personnes à mobilité réduite dans leurs déplacements actifs
- SQ-05** Sécurisation des intersections et axes névralgiques de l'arrondissement
- SQ-09** Information et sensibilisation sur les nouvelles interventions mises en place dans le cadre du PLD



Source : Arrondissement de RDP-PAT

Objectifs spécifiques

- › Améliorer la sécurité routière des piétons et cyclistes au niveau des artères, des collectrices et à proximité des écoles, parcs, garderies et résidences pour aînés;
- › Assurer un respect des vitesses affichées, particulièrement dans les zones de 30 km/h;
- › Diminuer la circulation de transit sur les rues locales.

Lieux d'implantation recommandés

- › Axes ayant reçu des plaintes justifiées
- › Rues problématiques selon les relevés de vitesse
- › Rues locales propices au transit

Interventions à mettre en place

1 Raffiner la démarche d'évaluation structurée (logigramme décisionnel, grille de conception, analyse avant/après, etc.)

L'arrondissement de RDP-PAT raffiner son processus de gestion des demandes des citoyens relatives à la circulation. Ce peaufinage du processus pourrait permettre à l'arrondissement de définir la pertinence ou non de mettre en place des mesures de modération de la circulation sur un axe routier, et ce, en fonction des critères suivants : la géométrie, les débits de circulation, les vitesses pratiquées et la présence de pôles générateurs.

Priorisation :

2 Implanter des mesures d'apaisement de la circulation

L'arrondissement de RDP-PAT plantera des mesures d'apaisement de la circulation sur un axe routier, si ce dernier répond aux critères de la démarche d'évaluation structurée (action 1 de la présente fiche). Plus précisément, les mesures proposées sur le territoire de RDP-PAT peuvent être classées en trois familles, soit :

- › Mesures de sensibilisation : mesures visant à sensibiliser la population à une problématique de circulation;
- › Mesures physiques temporaires : mesures permettant une implantation rapide et peu coûteuse par l'installation de bollards et/ou de balises et par l'application de marquage sur la chaussée. Les mesures temporaires ont l'avantage d'être faciles à enlever dans le cas où elles n'auraient pas l'impact escompté. Par contre, ces mesures (plus particulièrement le marquage au sol) nécessitent un entretien préventif afin qu'elles maintiennent leur efficacité, surtout en hiver;
- › Mesures physiques permanentes : elles sont plus onéreuses à l'installation. Elles peuvent cependant faire partie d'une implantation globale dans le cadre du réaménagement complet d'un tronçon de rue ou d'un secteur en particulier.

L'annexe A de la présente fiche illustre les caractéristiques des mesures d'apaisement de la circulation applicables à RDP-PAT. Il est à noter que ces mesures d'apaisement de la circulation devront être adaptées au milieu et au profil de la rue.

Priorisation : 

Mises en garde

- › Lorsque l'on plante des mesures d'apaisement de la circulation, il importe de s'assurer le plus possible que :
 - › Le problème de transit 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;
 - › Les opérations d'entretien peuvent être maintenues ou adaptées (balayage, déneigement);
 - › Les services d'utilité publique (collectes, véhicules d'urgence) et les services de transport en commun pourront fonctionner efficacement;
 - › Les modes de transport non motorisés ne doivent pas être gênés par les mesures mises en place.
- › La réduction de la vitesse affichée sans l'implantation de mesures d'apaisement n'a habituellement pas d'effet significatif sur la vitesse des conducteurs;
- › L'esthétisme d'un lieu est un facteur qui influence le nombre de marcheurs et de cyclistes qui le fréquentent. La mise en place de mesures de modération élaborée à partir de matériaux de qualité supérieure et de l'espace repris à la circulation motorisée pour verdifier les rues sont des facteurs qui contribuent à augmenter le nombre de déplacements actifs.

Indicateurs de suivi

- › Nombre de mesures de modération mises en place sur les axes problématiques
- › Nombre de collisions, tous genres confondus
- › Vitesse de circulation aux abords des mesures de mitigation
- › Débits véhiculaires le long de l'axe (ou à l'intersection) où des mesures ont été implantées
- › Nombre de piétons et cyclistes circulant aux abords des mesures de mitigation

Référence

- › ATC (1999), Guide canadien d'aménagement des rues conviviales.

Mesures de modération	Avantages	Inconvénients	Illustrations
Signalisation			
Sens unique Panneau indiquant aux conducteurs que la circulation n'est permise que dans le sens de la flèche indiqué par l'affichage.	- Élimine la circulation dans une direction; - Limite la circulation de transit; - Augmente la fluidité de circulation.	- Nécessite la présence d'une rue adjacente permettant la circulation dans l'autre direction; - Augmente potentiellement la vitesse où le débit véhiculaire s'avère moins important; - Dévie les débits véhiculaires vers d'autres rues limitrophes; - Augmentation possible du temps d'intervention des services d'urgence.	 65^e Avenue arrondissement de RDP-PAT
Balises piétonnes Balises aménagées au centre de la chaussée carrossable permettant de rehausser la visibilité des traverses pour piétons et de sensibiliser les conducteurs au respect de la limite de vitesse.	- Rehausse la visibilité des passages pour piétons et leur respect; - Ne crée pas de nuisance pour les véhicules d'urgence, car la balise est flexible; - Ne cause pas de choc en cas d'impact grâce à la fixation amovible.	- Offre un aménagement saisonnier seulement; - Peut dévier les véhicules en rive de la chaussée, ce qui peut augmenter l'inconfort des piétons et cyclistes, si aucun aménagement pour les modes actifs n'est présent; - Esthétisme.	 27^e Avenue, arrondissement de RDP-PAT
Radars pédagogiques Dispositif électronique installé sur une rue afin de sensibiliser les conducteurs à adopter une vitesse de circulation respectant la limite affichée.	- Sensibilise et incite les conducteurs à réduire leur vitesse sans une intervention policière; - Informe les riverains sur la vitesse pratiquée par les conducteurs circulant sur leur rue.	- Réduit la vitesse pratiquée des usagers de manière ponctuelle à l'approche du dispositif; - Risque de bris et de défectuosité du dispositif.	 Boulevard Perras, arrondissement de RDP-PAT
Déviation verticale			
Dos d'âne allongé Aménagement d'un dos d'âne allongé en section courante qui oblige les conducteurs à réduire leur vitesse au passage de la mesure.	- Réduit les vitesses pratiquées; - Limite la circulation de transit; - Rehausse l'esthétique de la rue, lorsque combinée à des aménagements paysagers ou à des avancées de trottoirs.	- Peut créer de l'inconfort aux conducteurs des véhicules de services d'urgence et aux usagers du transport collectif (autobus à plancher bas); - Peut entraîner un déplacement/transit des véhicules sur les axes résidentiels parallèles dépourvus de mesures similaires.	 52^e Avenue, arrondissement de RDP-PAT

Mesures de modération	Avantages	Inconvénients	Illustrations
Déviation horizontale			
Avancées de trottoirs Extension de la bordure au niveau de la chaussée, réduisant la largeur de l'une des voies de circulation.	- Améliore la visibilité des usagers de la route; - Empêche le stationnement illégal d'un véhicule dans les coins de rue; - Peut diminuer la circulation de transit en réduisant le confort du conducteur; - Réduit la vitesse de circulation en créant une contrainte au passage (particulièrement aux intersections); - Réduit la distance de traversée des piétons; - Rehausse l'esthétique de la rue, lorsque combinée à des aménagements paysagers.	- Peut entraîner un déplacement/transit des véhicules sur les axes résidentiels parallèles dépourvus de mesures similaires; - Peut compliquer les manœuvres de virage des véhicules de plus gros gabarit; - Confine les piétons et cyclistes avec la circulation véhiculaire si aucun aménagement destiné aux modes actifs n'est présent; - Incompatible avec l'aménagement de voies réservées pour autobus sur les grandes artères.	 Boulevard Maurice-Duplessis, arrondissement de RDP-PAT
Chicanes Construction de deux ou trois chicanes à l'aide d'une série de délinéateurs, d'avancées de trottoir ou de surlargeurs plantées.	- Crée une déviation horizontale qui permet une réduction de la vitesse et des débits; - Rehausse l'esthétique de la rue, lorsque combinée à des aménagements paysagers; - Mesure facile à installer de façon temporaire et peu coûteuse.	- Enlève des cases de stationnement sur rue; - Peut complexifier les opérations d'urgence; - Efficacité réduite ou nulle lors de la période hivernale; - Peut entraîner un déplacement/transit des véhicules sur les axes résidentiels parallèles dépourvus de mesures similaires; - Peut ajouter un obstacle sur la chaussée carrossable (bacs à fleurs).	 Rue Marianne, Montréal
Îlot central Aménagement installé en section courante pour briser la linéarité de la route et ainsi créer un inconfort dans la conduite qui incite à réduire la vitesse.	- Réduit la vitesse pratiquée lorsque l'aménagement crée un confinement; - Rehausse l'esthétique et la convivialité de la rue, lorsque combinée à des aménagements paysagers.	Réduit la visibilité des piétons s'engageant dans la rue. Un dégagement adéquat est nécessaire aux intersections et près des passages pour piétons et cyclistes.	 Rue Sherbrooke, arrondissement de RDP-PAT
Terre-plein Aménagement longitudinal surélevé servant de séparateur de voies en sens opposé.	- Permet aux piétons de traverser en deux temps (lorsque le refuge est aménagé avec une traverse piétonne); - Réduit la vitesse pratiquée lorsque l'aménagement crée un confinement.	- Limite l'accès aux entrées et aux rues transversales (terre-plein continu); - Peut ajouter un obstacle sur la chaussée carrossable (bacs à fleurs); - Si l'aménagement ne crée pas de confinement, augmentation de la vitesse pratiquée.	

Maîtres d'ouvrage

- › Arrondissement de RDP-PAT
- › Ville de Montréal

Partenaire

- › S.O.

Actions liées

- RS-04** Lutte contre les îlots de chaleur et les GES
- SQ-01** Amélioration de l'expérience piétonne
- SQ-09** Information et sensibilisation sur les nouvelles interventions mises en place dans le cadre du PLD
- TCA-03** Amélioration de l'expérience en transport collectif



Source : Arrondissement de RDP-PAT

Objectifs spécifiques

- › Améliorer le partage de l'espace public entre les différents modes;
- › Améliorer la qualité de l'air et réduire les émissions de gaz à effet de serre;
- › Création des milieux de vie sécuritaires favorisant les déplacements de proximité et les transports actifs et collectifs.

Lieu d'implantation recommandé

- › Sur l'ensemble du territoire de RDP-PAT, en priorisant les grands générateurs de déplacements

Interventions à mettre en place

1 Poursuivre l'aménagement de places publiques sur le territoire de RDP-PAT

Les places publiques sont des projets urbains qui contribuent au développement d'une collectivité viable. Ces dernières permettent d'accueillir des événements et activités en plus de faire vivre une expérience unique aux résidents et visiteurs. Actuellement, l'arrondissement de RDP-PAT compte deux places publiques, soit :

- › Place du Village-de-la-Pointe-aux-Trembles située sur le boulevard Saint-Jean-Baptiste au sud de la rue Notre-Dame;
- › Place Paul-Déjean située au coeur du parc Armand-Bombardier.



Source : Arrondissement RDP-PAT



Source : Arrondissement RDP-PAT

Par ailleurs, des travaux d'aménagement sont en cours depuis 2017 pour l'aménagement d'un site de rencontre au parc Saint-Joseph. Ainsi, l'arrondissement de RDP-PAT poursuivra l'aménagement de places publiques à des endroits névralgiques de son territoire.

Priorisation :

2 Évaluer les opportunités d'aménagement de quartiers verts sur le territoire de RDP-PAT

Les critères d'identification de milieux de vie favorables pour réaliser des quartiers verts sont, entre autres :

- › Un coeur d'équipements civiques;
- › La présence de commerces de voisinage;
- › Une superficie facile à parcourir à pied (0,1 à 0,5 km²);
- › Une densité d'occupation favorisant les modes de transport autres que la voiture;
- › Un réseau de rues locales relié à un réseau de voirie supérieure (collectrices et artères) qui établit la connectivité du quartier avec les autres lieux de la Ville;
- › Un accès facile au transport en commun à partir des habitations pouvant être bonifié grâce aux interventions proposées dans un quartier vert;
- › Des noeuds d'activités à caractère régional (pôles d'emplois, établissements d'enseignement supérieur, commerces spécialisés, services aux citoyens, pôles touristiques, culturels et sportifs, etc.).

Actuellement, aucun quartier vert n'est aménagé au sein de l'arrondissement de RDP-PAT. Bien que la densité observée au sein de l'arrondissement de RDP-PAT ne favorise pas l'aménagement de quartiers verts, l'arrondissement en évaluera le potentiel.

Priorisation :



Source : Ville de Montréal

3 Évaluer les opportunités d'aménagement de rues piétonnes sur le territoire de l'arrondissement

Le programme des rues piétonnes mis en place par la Ville de Montréal et s'adressant à l'ensemble des arrondissements s'inscrit dans la mise en œuvre d'initiatives de piétonnisation pour redonner aux piétons la place qui leur revient. Différents types d'aménagements peuvent être considérés :

- › Rue piétonne temporaire ou saisonnière : concept visant à restreindre l'accès aux véhicules motorisés pendant une période donnée;
- › Placette ou rue ponctuée de placettes : aménagement de petites places sur la chaussée tout en empiétant sur les cases de stationnement ou les voies de circulation;
- › Rue piétonne permanente : fermeture complète à la circulation motorisée d'une rue ou d'un tronçon de rue;
- › Rue partagée : zone où les piétons ont priorité sur les autres modes à l'exception des modes guidés (ex. : tramway).

Bien que la densité observée au sein de l'arrondissement de RDP-PAT ne favorise pas l'implantation de rues piétonnes, l'arrondissement en évaluera le potentiel.

Priorisation : 



4 Évaluer les opportunités d'aménagement de promenades urbaines sur le territoire

Le projet des promenades urbaines de la ville de Montréal vise à créer une mosaïque de parcours piétons alliant biodiversité et urbanité. Ce projet répond à deux ambitions interreliées de la municipalité, soit donner plus de place aux piétons dans l'espace urbain montréalais et développer un réseau de promenades. Les objectifs des promenades urbaines sont :

- › Redonner la place aux piétons et multiplier le verdissement dans les milieux fortement minéralisés;
- › Augmenter la biodiversité et tirer profit des services que la nature peut nous rendre;
- › Promouvoir des déplacements actifs pour tous;
- › Relier des lieux et des segments importants du patrimoine montréalais;
- › Surprendre et apprendre en faisant vivre une expérience stimulante en conciliant la biodiversité et l'urbanité;
- › Mobiliser la communauté et favoriser l'expression identitaire;
- › Générer des retombées économiques importantes.

Bien que la densité observée au sein de l'arrondissement de RDP-PAT ne favorise pas l'implantation de promenades urbaines, l'arrondissement en évaluera le potentiel.

Priorisation : 



Source : Ville de Montréal

5 Évaluer les opportunités de permettre et favoriser le jeu libre dans la rue dans certains secteurs de l'arrondissement, sous certaines conditions

En juin 2017, l'Assemblée nationale du Québec a adopté le projet de loi 122 visant à reconnaître les municipalités comme des gouvernements de proximité et à augmenter à ce titre leur autorité et leur pouvoir. Face à cette nouvelle loi, la Ville de Montréal peut instaurer un règlement permettant le jeu libre des enfants, dans les rues, sous certaines conditions. Plus précisément, l'article 78 amende le CSR et stipule :

« Une municipalité peut permettre, par règlement, le jeu libre sur un chemin public dont la gestion lui incombe. Le règlement doit prévoir :

1. La détermination des zones où le jeu libre est permis;
2. Les restrictions à la circulation et les règles de prudence qui sont applicables, le cas échéant;
3. Les interdictions relatives au jeu libre, le cas échéant;
4. Toute autre condition liée à l'exercice de cette permission.

La municipalité doit indiquer, au moyen d'une signalisation appropriée, les zones où le jeu libre est permis en vertu du règlement. La municipalité peut déterminer, parmi les dispositions du règlement, celles dont la violation constitue une infraction et en fixer les amendes, sans toutefois que celles-ci puissent excéder le montant de 120 \$ ».

Ainsi, l'arrondissement de RDP-PAT pourrait évaluer les possibilités de permettre le jeu libre dans certaines rues locales de son territoire, tout en respectant certaines conditions (ex. : identification des plages horaires où le jeu libre est permis, délimitation des tronçons, etc.).

Priorisation : 



Source : MTMDET

Mise en garde

- › S.O.

Indicateurs de suivi

- › Nombre de places publiques aménagées sur le territoire
- › Nombre de quartiers verts aménagés sur le territoire
- › Nombre de promenades urbaines aménagées sur le territoire
- › Nombre d'axes routiers où le jeu libre est permis

Références

- › Ville de Montréal - Direction des transports (2013), Quartiers verts : Guide d'aménagement durable des rues de Montréal - Fascicule 1, 194 pages.
- › Ville de Montréal (2017), Programme d'implantation de rues piétonnes ou partagées, document préliminaire, 16 pages.
- › Ville de Montréal (2012), Promenades urbaines – La vision, 69 pages.
- › Code de la sécurité routière (CSR), <http://legisquebec.gouv.qc.ca/fr/ShowDoc/cs/C-24.2>
- › Union des Municipalités du Québec (2017), Projet de loi no. 122 : Loi visant à reconnaître que les municipalités sont des gouvernements de proximité et à augmenter à ce titre leur autonomie et leurs pouvoirs, 21 pages.

Maîtres d'ouvrage

- › SPVM
- › SAAQ
- › Vélo Québec
- › Groupes communautaires

Partenaires

- › Arrondissement de RDP-PAT
- › Ville de Montréal

Actions liées

- TCA-04** Développement d'un réseau piétonnier continu
- TCA-05** Développement d'un réseau cyclable continu et connecté
- SQ-01** Amélioration de l'expérience piétonne
- SQ-02** Amélioration de l'expérience vélo
- SQ-03** Sécurisation des écoliers aux abords des établissements scolaires de l'arrondissement
- SQ-04** Sécurisation des aînés et des personnes à mobilité réduite dans leurs déplacements actifs
- SQ-05** Sécurisation des intersections et axes névralgiques de l'arrondissement
- SQ-09** Information et sensibilisation sur les nouvelles interventions mises en place dans le cadre du PLD



Source : Ville de Montréal

Objectifs spécifiques

- › Sensibiliser les usagers de la route aux bons comportements à adopter pour un partage harmonieux et sécuritaire de la route pour tous les modes;
- › Réduire le nombre de collisions par le biais de la sensibilisation des usagers de la route.

Lieu d'implantation recommandé

- › Ensemble du territoire de RDP-PAT, en priorisant les grands générateurs de déplacements et les secteurs sensibles à forte concentration d'usagers vulnérables

Interventions à mettre en place

1 Sensibiliser les citoyens sur le CSR et sur les comportements à adopter sur le réseau routier

- › Informer les citoyens par le biais d'ateliers sur la sécurité, de conférences, de sorties éducatives sur le terrain, etc.;
- › Ex. : réaliser des marches exploratoires (avec la collaboration du Groupe Tandem) dans le but d'identifier les problématiques de mobilité active recensées par les citoyens. Ces marches ont lieu aux abords de pôles névralgiques de déplacements (gares, écoles, parcs, etc.).
- › Rappeler la priorité de passage aux traverses piétonnes par le biais de campagnes (dépliants, affiches, activités éducatives, etc.);
- › Ex. : promouvoir les campagnes annuelles de la SAAQ visant à informer la population sur les comportements à adopter, peu importe, le mode emprunté (texto au volant, priorité de passage des piétons, espace sécuritaire entre les véhicules et les cyclistes circulant en rive de la chaussée carrossable, etc.);
- › Sensibiliser les conducteurs à la valeur monétaire et humaine des infractions du CSR.

Priorisation : ●●●●●

2 Soutenir les démarches de la Ville de Montréal dans le cadre de la stratégie Vision Zéro

La Vision Zéro part du principe que personne ne devrait être tué ou gravement blessé dans les rues de Montréal. Cette stratégie suggère d'agir sur l'ensemble des composantes du système de circulation routière de manière à sécuriser les différents usagers de la route dans leurs déplacements : piétons, cyclistes, conducteurs et passagers. L'arrondissement de RDP-PAT soutiendra les démarches et les actions résultantes de la Vision Zéro.

Priorisation : 

Mise en garde

- › S.O.

Indicateurs de suivi

- › Nombre de collisions impliquant les usagers vulnérables (piétons et cyclistes)
- › Nombre de collisions ayant occasionné la mort ou des blessures corporelles graves
- › Nombre d'activités de sensibilisation réalisées par l'arrondissement

Références

- › CSR (2017), articles 386: <http://legisquebec.gouv.qc.ca/fr/ShowDoc/cs/C-24.2>
- › Arrondissement de RDP-PAT (2018), 11^e campagne de sécurité routière, http://ville.montreal.qc.ca/portal/page?_pageid=7697,83545570&_dad=portal&_schema=PORTAL
- › Arrondissement de RDP-PAT (2018), 100 % vigilant, http://ville.montreal.qc.ca/portal/page?_pageid=7697,83545570&_dad=portal&_schema=PORTAL
- › Ville de Montréal (2018), Vision Zéro, <https://ville.montreal.qc.ca/visionzero/>
- › Ville de Montréal (2012), La traversée de la rue: Comment accroître la sécurité et le confort des piétons (document de consultation), 15 pages.

Maître d'ouvrage

- › Arrondissement de RDP-PAT

Partenaires

- › Ville de Montréal
- › SPVM
- › RTM
- › STM

Actions liées

Ensemble des interventions SQ, RS
et TCA proposées



Source : CIMA+

Objectifs spécifiques

- › Améliorer le partage de l'espace public entre les différents modes;
- › Améliorer la qualité de l'air et réduire les émissions de GES;
- › Création de milieux de vie sécuritaires et conviviaux qui favorisent les modes actifs et collectifs (déplacements de proximité).

Lieu d'implantation recommandé

- › Ensemble du territoire de RDP-PAT, en priorisant les grands générateurs de déplacements et les secteurs sensibles à forte concentration d'utilisateurs vulnérables

Intervention à mettre en place

1 Réaliser des activités de communication et de sensibilisation quant aux nouvelles interventions mises en place dans le cadre du PLD

Au fil de la mise en place des interventions définies dans le cadre du PLD, l'arrondissement de RDP-PAT communiquera les avancées à ses citoyens. Divers outils de communication et supports peuvent être utilisés, soit :

- › Site Internet de l'arrondissement;
- › Journaux locaux et/ou infolettre de l'arrondissement;
- › Envois aux entreprises;
- › Campagnes ciblées auprès des écoles (en partenariat avec Vélo Québec et les commissions scolaires).

L'ensemble de ces communications doit se faire en coopération avec les partenaires en transports (RTM, STM, etc.). Il est à noter que la prise en compte de l'accessibilité universelle des moyens de communication choisis est importante pour bien rejoindre l'ensemble des citoyens. Ainsi, le site Internet devrait, autant que possible, rencontrer les exigences de la norme gouvernementale en matière d'accessibilité et l'information devrait être présentée en langage simplifié (aisé à comprendre pour les personnes analphabètes fonctionnelles en français). Les dépliants ou documents papier devraient répondre aux critères d'accessibilité universelle des documents écrits et, si possible, être disponibles en médias substituts. Les documents en format électronique seraient idéalement en .doc ou .html afin d'être lisibles par les logiciels utilisés par les personnes ayant une limitation visuelle.

Priorisation : 

Mise en garde

- › S.O.

Indicateurs de suivi

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

Références

- › Ville de Montréal (2010), Guide d'élaboration des Plans locaux de déplacements, direction des transports.
- › ROPMM et AlterGo (2012), Guide des outils de communication accessibles et inclusifs.
- › Standards gouvernementaux sur l'accessibilité universelle du Web : www.tresor.gouv.qc.ca

Maître d'ouvrage

- › Arrondissement de RDP-PAT

Partenaires

- › MOBA / Voyagez Futé
- › Commerces
- › Entreprises
- › STM
- › ARTM
- › Chambres de commerce de l'arrondissement

Actions liées

- TCA-02** Ajustement de l'offre en transport collectif
- TCA-07** Développement et promotion des modes alternatifs à l'auto-solo
- TCA-08** Développement et promotion de l'intermodalité sur le territoire
- SQ-01** Amélioration de l'expérience piétonne
- SQ-02** Amélioration de l'expérience vélo
- SQ-09** Réaliser des activités de communication et de sensibilisation quant aux nouvelles interventions mises en place dans le cadre du PLD



Source : CIMA+

Objectifs spécifiques

- › Réduire la dépendance à l'automobile;
- › Diminuer la congestion routière;
- › Améliorer la desserte en transport durable et l'accessibilité;
- › Accroître la productivité des entreprises et leur attractivité;
- › Améliorer le recrutement et la rétention des employés;
- › Améliorer la santé des employés;
- › Améliorer la qualité de l'environnement;
- › Promouvoir et sensibiliser les employeurs et leurs employés à la mobilité durable et à ses impacts.

Lieu d'implantation recommandé

- › Entreprises et pôles commerciaux/institutionnels de l'arrondissement comptant plus de 100 employés et les employés de l'arrondissement

Interventions à mettre en place

1 Mettre en place un plan de gestion des déplacements (PGD) encourageant la mobilité durable au sein des employés de l'arrondissement de RDP-PAT

Les projets d'ampleur et les entreprises de grande envergure doivent prendre en compte la gestion interne des déplacements de manière à identifier les infrastructures et services à aménager de manière durable sur le site et favoriser les modes alternatifs à l'auto-solo auprès des employés. Cette démarche qu'est le PGD comporte quatre étapes de réalisation, soit :

- › Diagnostic de l'entreprise afin de connaître les habitudes de déplacements des employés et leurs potentiels de changement vers les modes durables;
- › Plan d'action où les mesures à instaurer sont identifiées. L'annexe A présente des exemples de mesures qui peuvent être identifiés dans le cadre du PGD;
- › Suivi des mesures instaurées;
- › Promotion et bilan.

Les avantages de mettre en place un PGD au sein d'un arrondissement ou d'une entreprise sont :

- › Amélioration de la gestion des ressources humaines (recrutement, rétention);
- › Gain santé des employés;
- › Amélioration de la qualité de l'environnement;
- › Diminution de l'impact des activités de l'entreprise sur la congestion routière;
- › Diminution des coûts pour l'entreprise (stationnement, déplacements professionnels...);
- › Amélioration de la desserte et de l'accessibilité;
- › Amélioration de la productivité globale de l'entreprise et son attractivité.

Ainsi, l'arrondissement de RDP-PAT se dotera d'un PGD qui incitera ses employés à utiliser des modes de transport durables pour se rendre dans les bâtiments municipaux, dans le cadre de leurs déplacements personnels ou professionnels.

Priorisation : 

2 Sensibiliser les grands employeurs de l'arrondissement à l'instauration de PGD

L'arrondissement de RDP-PAT sensibilisera les entreprises à instaurer un PGD.

Priorisation : 

Informations complémentaires

- › Les CGD de la région métropolitaine de Montréal, Voyagez Futé et MOBA, sont mandatés par le MTMDET pour assurer la promotion des modes de transports durables au sein des entreprises, institutions, gestionnaires et promoteurs immobiliers. Ils accompagnent les entreprises depuis plus de 15 ans dans la mise en place de PGD dans l'objectif de diminuer l'utilisation de l'auto-solo grâce à des alternatives de transports collectifs (transport en commun, covoiturage et autopartage) et actifs (marche, vélo) adaptés aux entreprises (incluant les employés d'arrondissement);
- › Un PGD interentreprises sous forme de Pôle d'entreprises pourrait être organisé dans certains secteurs industriels de l'arrondissement ou pour certains gestionnaires immobiliers regroupant des entreprises d'envergure et/ou de petite-moyenne taille. Un comité transport peut être créé dans chaque pôle afin de réaliser des actions communes : s'assurer que les services en transports durables répondent aux besoins des travailleurs, obtenir des améliorations de desserte en transport en commun et d'accessibilité en collaborant avec les sociétés de transport et l'arrondissement, et mettre en place des mesures communes et particulières.

Indicateurs de suivi

- › Nombre de grands employeurs ayant mis en place un PGD
- › Parts modales en transport des employés avant et après la mise en place du PGD
- › Nombre d'entreprises et d'employés ayant adhéré aux programmes d'abonnement annuel au transport collectif
- › Nombre de participants aux mesures incitatives et aux activités
- › Nombre de coéquipiers de covoiturage
- › Nombre de places de stationnement réservées au covoiturage
- › Nombre de stationnements pour vélos installés
- › Nombre de vélos de la flotte et utilisation
- › Nombre de places de stationnement écoresponsables

Référence

- › S.O.

Les recommandations qui peuvent sous-tendre de l'implantation d'un PGD au sein d'un arrondissement ou d'une entreprise sont :

- › Encourager les employés à utiliser les modes de transport durables (transport collectif, marche, vélo, covoiturage) pour leurs déplacements domicile-travail par des mesures incitatives :
 - › Rabais sur l'abonnement annuel au transport collectif;
 - › Prime transport durable;
 - › « Parking cash out » : un revenu imposable en espèces au lieu d'un espace de stationnement gratuit ou subventionné au travail;
 - › Indemnité kilométrique vélo lors de déplacements personnels et professionnels;
 - › Covoiturage : plateforme Internet de covoiturage, places de covoiturage pour les employés et retour garanti à domicile en taxi;
 - › Offrir la possibilité du télétravail à certains employés;
 - › Abonnement aux services d'autopartage et utilisation lors des déplacements professionnels.
- › Instaurer une politique de déplacements professionnels durables avec des actions de soutien (trajets personnalisés, mise en place de station d'autopartage, covoiturage, etc.);
- › Assurer une gestion écoresponsable de la flotte de véhicules de l'arrondissement;
- › Développer des microtransits (transport collectif qui est à la fois à petite échelle, partagé et flexible dont les trajets et horaires sont définis en fonction de la demande des usagers) dans les secteurs moins bien desservis;
- › Se procurer une flotte de vélos pour les déplacements professionnels ou personnels;
- › Offrir la location gratuite de vélos électriques pour les déplacements professionnels ou personnels;
- › Défi transport (ex. : Défi sans auto-solo, Défi vélo);
- › Kiosques d'information transport avec trajets personnalisés, entretiens mécaniques vélo gratuit, conférence sur la pratique du vélo, cours de sécurité à vélo, burinage de vélo, tirages de cadeaux, etc.;
- › Promotion des applications mobiles de calculateurs de trajets tous modes;
- › Distribution de trousse de mobilité par secteur.

5.

Réseau routier et stationnement

5.1 RAPPEL DES PROBLÉMATIQUES

Les principales problématiques qui ont été identifiées tout au long du PLD quant au réseau routier et au stationnement sont :

- Certains axes routiers de l'arrondissement jouent un rôle plus important que celui prévu par leur classification routière;
- Nombre limité de points d'accès à l'A-25 dans l'arrondissement;
- Non-respect de la vitesse affichée sur certains axes routiers de l'arrondissement;
- Non-respect de la zone de dégagement (5 m) aux abords des intersections où le stationnement est permis;
- Programmation des feux de circulation désuète à certains carrefours de l'arrondissement;
- Offre en stationnement limitée dans certains secteurs de l'arrondissement.

5.2 ENJEUX

Les enjeux de l'arrondissement de RDP-PAT quant au réseau routier et stationnement sont :

- Raffiner la hiérarchie routière;
- Assurer un respect des limites de vitesse;
- Fluidifier la circulation sur les grands axes;
- Lutter contre les îlots de chaleur et les GES.

5.3 INTERVENTIONS

Les interventions proposées pour cette thématique sont détaillées dans quatre fiches :

RS-01 : Raffinement de la hiérarchie routière

RS-02 : Élaboration d'une stratégie de suivi des limites de vitesse

RS-03 : Fluidification de la circulation véhiculaire

RS-04 : Lutte contre les îlots de chaleur et les GES

Maître d'ouvrage

- › Ville de Montréal

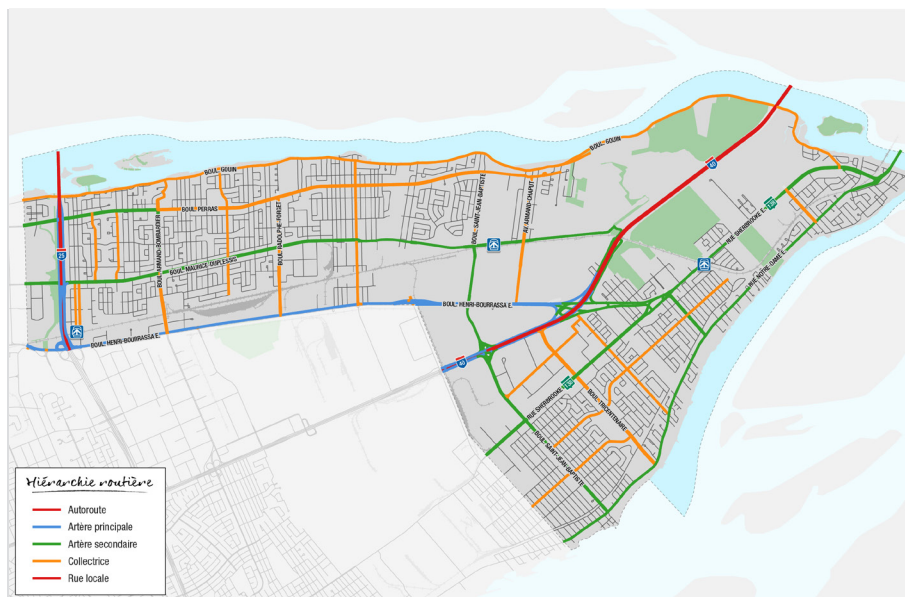
Partenaire

- › Arrondissement de RDP-PAT

Actions liées

RS-02 Élaboration d'un plan directeur des limites de vitesse

SQ-04 Sécurisation des intersections et axes névralgiques de l'arrondissement



Objectifs spécifiques

Définir une hiérarchie adaptée à la réalité du territoire pour permettre un meilleur écoulement de la circulation et faciliter la prise de décision en lien avec la gestion du réseau routier :

- › Assurer un maillage adéquat des rues (de la rue locale à la collectrice puis à l'artère) tant en termes de vitesse affichée que de configuration des voies;
- › Assurer l'adéquation entre la vitesse affichée et la fonction de l'axe.

Lieu d'implantation recommandé

- › Sur l'ensemble du territoire de RDP-PAT

Interventions à mettre en place

1 Réviser la hiérarchie routière de l'arrondissement

Un exercice de révision de la hiérarchie routière a été réalisé. Cet exercice d'analyse de la grille de rues est basé sur les caractéristiques suivantes :

- › Identification des connexions viaires logiques (tracées) entre les liens principaux;
- › Type d'usage du sol (résidentiel, commercial, industriel, mixte);
- › Usage de la route (mobilité et/ou accessibilité);
- › Débits (forts débits pour les autoroutes et artères et faibles débits pour les collectrices et locales);
- › Écoulement;
- › Vitesse (interruptions fréquentes pour les collectrices et locales versus interruptions limitées pour les artères);
- › Type de véhicules circulant sur la route;
- › Raccordement entre les niveaux.

La carte de l'annexe A illustre les modifications proposées à la hiérarchie routière. Il est à noter que l'arrondissement de RDP-PAT devra adapter la vitesse affichée en lien avec la nouvelle hiérarchie de l'axe et faire évoluer cette dernière en fonction des nouveaux développements immobiliers.

Priorisation : 

2 Établir un gabarit/standard des aménagements routiers pour les différents types de rues

Lors de la réfection des rues existantes ou de la construction de nouveaux axes, l'arrondissement de RDP-PAT devrait saisir cette opportunité pour adapter les gabarits des rues en fonction de la hiérarchie routière révisée (action 1 de la présente fiche) et intégrer des aménagements pour les modes actifs (développer des rues complètes). Les axes à vitesse plus élevée, soit les collectrices et les artères, nécessitent des voies plus larges, de l'ordre de 3,5 à 3,75 m tandis que les rues locales, à vitesse moins élevée, peuvent avoir des voies plus étroites, de l'ordre de 3,25 à 3,5 m. Pour les rues locales larges, l'arrondissement doit étudier la possibilité de réduire la largeur des voies véhiculaires et de laisser plus d'espace aux piétons, aux cyclistes et à l'aménagement paysagé.

Exemple de rues où le gabarit a été optimisé (rue Saint-Michel, Terrebonne)



Source : Google StreetView



Source : Google StreetView

Priorisation : 

Mise en garde

- › La hiérarchisation du réseau routier doit être intégrée à la planification des quartiers de manière à favoriser le passage des lignes d'autobus sur les collectrices et les artères et d'éviter l'utilisation des rues locales pour la desserte en transport en commun et minimiser les correspondances.

Indicateurs de suivi

- › Nombre de rues pour lesquelles la hiérarchie a été modifiée
- › Nombre de rues pour lesquelles le gabarit a été modifié selon la nouvelle hiérarchie

Référence

- › ATC (2017), Geometric Design Guide for Canadian Roads.



Maître d'ouvrage

- › Arrondissement de RDP-PAT

Partenaire

- › Ville de Montréal

Actions liées

- RS-01** Raffinement de la hiérarchie routière
- SQ-03** Sécurisation des écoliers aux abords des établissements scolaires de l'arrondissement
- SQ-06** Mise en place de mesures de modération de la circulation sur les axes sensibles de l'arrondissement



Source : Ville de Montréal

Objectifs spécifiques

- › Assurer le respect des limites de vitesse;
- › Réduire le différentiel de vitesse entre celle affichée et celle pratiquée;
- › Apaiser la circulation dans les rues locales.

Lieu d'implantation recommandé

- › Sur l'ensemble du territoire de RDP-PAT

Intervention à mettre en place

1 Réaliser un suivi des vitesses pratiquées afin d'assurer le respect des limites de vitesse sur le territoire de RDP-PAT

Afin d'assurer le respect des limites de vitesse, l'arrondissement de RDP-PAT devra mettre sur pied un processus de suivi. Les activités qui devraient être réalisées par l'arrondissement sont :

- › Développer un logigramme décisionnel pour structurer le changement des limites de vitesse et en assurer leur respect;
- › Réaliser systématiquement des relevés de vitesse dans un délai raisonnable à la suite de l'implantation des nouvelles limites;
- › Vérifier le différentiel de vitesse entre la vitesse pratiquée et la limite affichée pour les différents axes. Si le différentiel est important (voir tableau ci-dessous), des mesures de sensibilisation ou physiques devront être instaurées sur ces axes pour assurer un respect de la limite.

Intervention	Vitesse affichée	
	40 km/h / 50 km/h	30 km/h
Aucune intervention	0-8 km/h	0-5 km/h
Intervention de sensibilisation	9-14 km/h	6-9 km/h
Intervention physique	15 km/h	10 km/h

Source : MTMDET / Traitement : CIMA+

Priorisation : 

Mises en garde

- › Une signature particulière doit accompagner les limites de vitesse aux abords des écoles et des parcs afin que les conducteurs prennent conscience des risques associés à ces secteurs, contrairement aux autres rues résidentielles qui seront affichées à 30 km/h;
- › Pour qu'une limite de vitesse de 30 km/h soit crédible et respectée par les conducteurs, les axes doivent être courts, étroits et achalandés. Dans le cas contraire, la reconfiguration des rues ou l'ajout de mesures de modération est nécessaire. Il est à noter que le tout devrait être accompagné de campagnes de sensibilisation visant à valoriser le respect des limites de vitesse et de renforcement policier;
- › La gestion de la vitesse doit être liée à la hiérarchie du réseau routier et à l'aménagement de la rue, dont l'espace est réparti entre les différents usagers (séparation physique entre les différents modes ou chaussée partagée).

Indicateurs de suivi

- › Plainte des citoyens concernant le respect des limites de vitesse
- › Nombre de relevés de vitesse réalisés
- › Mesures de sensibilisation et de modération implantées afin d'assurer un respect des limites de vitesse

Référence

- › MTMDET (2015), Gestion de la vitesse sur le réseau routier municipal en milieu urbain.

Maître d'ouvrage

- › Arrondissement de RDP-PAT

Partenaires

- › Ville de Montréal
- › MTMDT

Actions liées

- RS-01** Raffinement de la hiérarchie routière
- RS-02** Élaboration d'une stratégie de suivi des limites de vitesse
- SQ-04** Mise en place de mesures de modération de la circulation sur les axes sensibles de l'arrondissement



Source : CIMA+

Objectifs spécifiques

- › Diminuer la congestion sur les liens névralgiques favorisant les déplacements interarrondissement et intraarrondissement, tels que les boulevards Saint-Jean-Baptiste, Maurice-Duplessis et Henri-Bourassa et les rues Notre-Dame et Sherbrooke;
- › Réduire les GES.

Lieu d'implantation recommandé

- › Sur le réseau artériel de l'arrondissement de RDP-PAT et aux points d'accès du réseau supérieur

Interventions à mettre en place

1 Réaliser des études de circulation sur les axes névralgiques

RDP-PAT réalisera des études de circulation sur les axes névralgiques afin d'assurer une certaine fluidité véhiculaire sans toutefois pénaliser la sécurité des usagers vulnérables (annexe A). Ces études pourraient être réalisées dans le cadre du programme de mises aux normes (MAN) des feux de circulation menés par la Direction des transports de la Ville de Montréal (coordination des feux de circulation). Rappelons que 59 % des intersections de l'arrondissement sont déjà normalisées.

Priorisation : 

2 Réaliser des études de circulation à des intersections présentant des problématiques de circulation

RDP-PAT réalisera des études de circulation aux intersections présentant des problématiques de capacité routière (annexe A). Plus précisément, une attention particulière devra être portée aux intersections présentant des problématiques liées aux manoeuvres de virage à gauche (délais insuffisants pour les manoeuvres) :

- › Notre-Dame/Saint-Jean-Baptiste;
- › Sherbrooke/Saint-Jean-Baptiste (perte de capacité);
- › Saint-Jean-Baptiste/A-40;
- › Maurice-Duplessis/A-25;
- › Armand-Bombardier/Henri-Bourassa.

Priorisation : 

3 Effectuer des représentations auprès du MTMDET quant à l'aménagement d'un nouveau point d'accès à l'A-25 dans l'arrondissement de RDP-PAT

L'arrondissement de RDP-PAT effectuera des représentations auprès du MTMDET et de la Direction des transports de la Ville de Montréal quant à l'aménagement de nouvelles bretelles d'entrée et de sortie de l'A-25 dans RDP. Ces nouvelles bretelles favoriseraient l'accessibilité à l'arrondissement et réduiraient le transit au sein de ce dernier.

Priorisation : 

Mise en garde

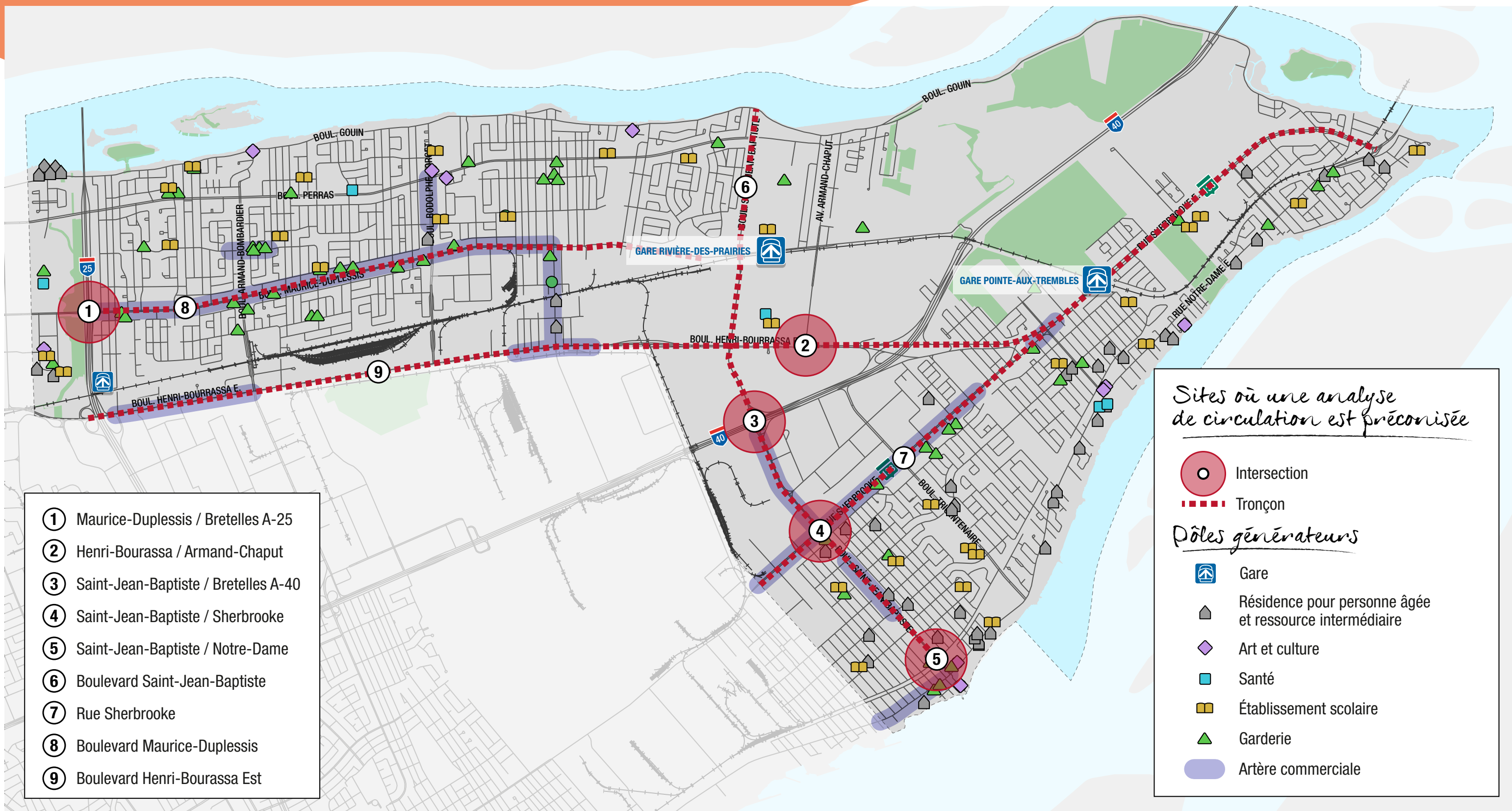
- › S.O.

Indicateurs de suivi

- › Nombre d'intersections pour lesquelles une étude de circulation a été réalisée
- › Nombre d'axes ayant bénéficié du programme de mise aux normes
- › Nombre de points d'accès à l'A-25 dans l'arrondissement de RDP-PAT

Référence

- › S.O.



Maître d'ouvrage

- › Arrondissement de RDP-PAT

Partenaires

- › Ville de Montréal
- › Hydro-Québec
- › Entreprises
- › Commerces

Actions liées

- SQ-07** Implantation de mesures favorisant la mobilité durable
- TCA-07** Développement et promotion des modes alternatifs à l'auto-solo
- TCA-08** Développement et promotion de l'intermodalité sur le territoire



Source : journal Metro

Objectifs spécifiques

- › Diminuer l'étendue des stationnements pour réduire les îlots de chaleur;
- › Améliorer le cadre bâti;
- › Favoriser la densification urbaine;
- › Aménager des stationnements écologiques;
- › Promouvoir les modes alternatifs aux véhicules à essence.

Lieux d'implantation recommandés

- › Grands espaces de stationnement asphaltés
- › Principaux générateurs de déplacements de l'arrondissement

Interventions à mettre en place

1 Aménager des stationnements à moindre impact sur l'environnement

RDP-PAT pourrait s'inspirer de l'arrondissement de Saint-Laurent en révisant sa réglementation en stationnement dans le but de :

- › Réduire le nombre de cases de stationnement exigé pour certains usages ainsi que la largeur minimale des cases;
- › Déterminer un nombre maximal de cases de stationnement pouvant être aménagées par propriété;
- › Ajuster les exigences en nombre de cases de stationnement en fonction de l'offre en transport en commun;
- › Aménager des aires de stationnement souterrains;
- › Planter une canopée d'arbres matures;
- › Éliminer l'obligation d'aménager un stationnement pour les industries et les habitations unifamiliales si l'absence de besoin est démontrée.

Il est à noter qu'en 2017, le CRE-Montréal a remis une attestation à l'arrondissement de RDP-PAT quant à l'aménagement écoresponsable du stationnement du Centre communautaire Roussin. Ce stationnement comporte une canopée, une borne de recharge pour véhicules électriques des aménagements destinés aux déplacements des modes actifs.

Priorisation : 

2 Poursuivre l'installation des bornes de recharge pour véhicules électriques dans les stationnements du domaine public

En juin 2016, la métropole s'est dotée d'une stratégie d'électrification des transports qui propose l'implantation d'ici 2020 d'un réseau de près de 1000 bornes de recharge pour véhicules électriques sur son territoire. Dans cette optique, l'arrondissement de RDP-PAT pourrait promouvoir auprès des entreprises et des citoyens les différentes sources de financement offertes par la Ville de Montréal et le gouvernement du Québec quant à l'implantation de nouvelles bornes (actuellement, l'arrondissement compte quatre bornes sur son territoire).



Source : Journal Metro, borne de recharge du stationnement du Centre Roussin

Priorisation : 

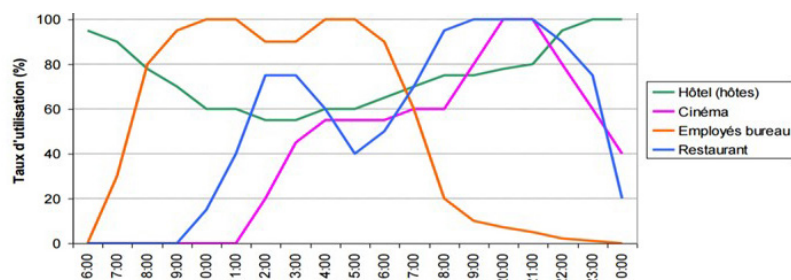
3 Soutenir le projet pilote de mutualisation des places de stationnement selon l'usage

La Ville de Montréal entamera sous peu des démarches visant à encourager le stationnement partagé entre différents usagers dont les pointes d'utilisation des aires de stationnement se produisent à des périodes différentes, et ce, afin de réduire les surfaces asphaltées. L'arrondissement de RDP-PAT pourrait participer à ce projet en étudiant la mutualisation du stationnement dans deux secteurs de l'arrondissement :

- › Secteur de la bibliothèque de Rivière-des-Prairies, Espace Rivière, centre communautaire de RDP;
- › Proche du centre récréatif de RDP avec le commerce Canadian Tire;
- › Secteur de la future Plage de l'Est avec l'église Sainte-Maria-Goretti.

Selon les résultats de cet exercice, l'arrondissement de RDP-PAT pourrait revoir sa réglementation de zonage, afin d'autoriser la mutualisation des places de stationnement sur son territoire.

Priorisation : 



Source : MAMROT, utilisation des cases de stationnement pour certains usagers, les jours de semaine

4 Analyser les avenues réglementaires permettant d'exiger des espaces de stationnement pour les véhicules électriques dans les nouveaux développements

L'arrondissement pourrait étudier les avenues réglementaires visant à inclure des espaces de stationnement réservés aux véhicules électriques dans les nouveaux projets immobiliers (nombre de cases de stationnement minimal).

Priorisation : 

5 Analyser les dispositions particulières pouvant être intégrées à la réglementation d'urbanisme quant aux îlots de chaleur

D'après le schéma d'aménagement de l'agglomération, la réglementation de RDP-PAT doit intégrer des dispositions concernant la réduction de l'imperméabilisation des sols et des effets de chaleur : îlots de verdure, utilisation de revêtements de sol perméables pour les aires de stationnement ou toits de bâtiments de couleurs claires.

Priorisation : 

Mises en garde

- › Lorsque l'arrondissement réduit le nombre maximal de cases de stationnement à aménager dans un secteur, il est important de s'assurer que ce dernier est desservi en offre alternative à l'auto-solo;
- › La plantation d'arbres dans les aires de stationnement existants réduit le nombre de cases disponibles ne permettant plus, dans certains cas, d'atteindre le minimum requis. Une clause particulière devra être établie pour traiter ce type de cas;
- › Les bornes de recharge pour véhicules électriques devront être accessibles à tout propriétaire d'un véhicule électrique, tant par leurs caractéristiques que par leur implantation en plus d'être à la vue du grand public afin de sensibiliser ces derniers à l'achat d'un véhicule électrique.

Indicateurs de suivi

- › Nombre de bornes de recharge pour les véhicules électriques installées dans l'arrondissement
- › Nombre d'aires de stationnement partagées aménagées

Références

- › Site d'Hydro-Québec sur l'électrification des transports, <http://www.hydroquebec.com/electrification-transport/transport-individuel/infrastructure.html>
- › Ville de Montréal (2016), Politique de stationnement, 72 pages.
- › Centre d'écologie urbaine de Montréal (2013), Aménager des îlots de fraîcheur et améliorer les espaces de vie - Guide pour les gestionnaires d'habitation, 56 pages.
- › CMM (2015), Schéma d'aménagement - Document complémentaire, 4.2.2 Dispositions particulières pour un îlot de chaleur, page 150.

6. Mise
en oeuvre
et suivi

6.1 INDICATEURS DE SUIVI

Les pistes de solutions proposées dans les fiches d'intervention s'inscrivent dans la vision de l'arrondissement de RDP-PAT. Sans nécessairement s'accompagner de cibles, ces indicateurs permettent d'informer les décideurs et les citoyens de la municipalité quant à la progression des mesures mises en place. Le tableau 6-1 présente pour chaque thématique d'intervention les pistes de solutions ainsi que leurs priorités et leurs indicateurs de suivi.

Tableau 6-1 : Interventions et leurs indicateurs de suivi

Axes d'interventions	DO	Intitulé	Interventions	Priorité	Indicateurs de suivi
Transports collectifs et actifs (TCA)	01	Bonification de l'offre en autobus	Améliorer la desserte du lien nord-sud		- Part modale du transport collectif; - Achalandage; - Nombre de feux prioritaires pour bus; - Nombre de km de voies réservées.
			Bonifier la desserte en transport collectif de l'arrondissement		
			Poursuivre le déploiement des MPB		
	02	Ajustement de l'offre en transport collectif	Développer une collaboration étroite entre la STM, le RTM et les entreprises de l'arrondissement afin d'améliorer l'offre en transport collectif de l'arrondissement et l'arrimage des différents services aux besoins des employés		- Part modale du transport collectif; - Fréquence de passage du train de banlieue de la ligne Mascouche.
			Réaliser des représentations auprès de l'ARTM quant à une harmonisation tarifaire des transports collectifs		
			Réaliser des représentations auprès du RTM quant à une bonification de l'offre du train de banlieue de la ligne Mascouche		
			Améliorer l'accès des résidents des secteurs enclavés au transport collectif		
			Planter un service de navette fluviale		
			Réaliser de représentations auprès de l'ARTM quant à la desserte en transport collectif de l'arrondissement vers les futurs modes lourds de transports collectifs (REM et prolongement de la ligne bleue du métro)		
			Réaliser des représentations auprès de l'ARTM quant la mise en place d'un mode structurant de transport collectif qui favoriserait les déplacements en transport collectif inter et intra-arrondissement		

Axes d'interventions	DD	Intitulé	Interventions	Priorité	Indicateurs de suivi
Transports collectifs et actifs (TCA)	03	Amélioration de l'expérience en transport collectif	Poursuivre le déploiement de nouveaux abribus de la STM dans l'arrondissement		- Nombre de nouveaux abribus aménagés sur le territoire; - Nombre de circuits d'autobus du territoire de RDP-PAT offrant les supports à vélos.
			Poursuivre le déploiement du programme iBus de la STM		
			Accompagner la STM dans la mise en place d'un projet pilote de supports à vélos sur les autobus desservant l'arrondissement		
	04	Développement d'un réseau piétonnier continu	Offrir des liens piétonniers continus sur l'ensemble du territoire de l'arrondissement		- Nombre de km de trottoirs aménagés; - Nombre de traverses piétonnes aménagées; - Part modale de la marche.
			Évaluer la possibilité d'aménager des passages pour piétons en section courante		
	05	Développement d'un réseau cyclable continu et connecté	Relier les liens cyclables de l'arrondissement (internes et vers les secteurs limitrophes) afin de développer un réseau cyclable panmontréalais		- Nombre de km de réseau cyclable aménagé; - Nombre de cyclistes empruntant les aménagements mis à leur disposition (comptages à installer sur les axes stratégiques); - Part modale du vélo.
			Aménager des liens sécuritaires pour franchir les principaux obstacles physiques		
			Aménager un sentier polyvalent dans l'ancienne emprise ferroviaire (voie plantée)		
			Revitaliser le boulevard Gouin		
	06	Bonification des services et aménagements complémentaires à l'utilisation du vélo	Bonifier l'offre actuelle d'espaces de stationnements pour vélos		- Nombre de bornes de réparation implantées; - Nombre d'aires de stationnement pour vélo implantées; - Proportion de grands générateurs de déplacements dotés de supports à vélos en nombre suffisant; - Taux d'occupation des aires de stationnement pour vélos; - Nombre de stations de vélos en libre-service aménagées sur le territoire (BIXI ou autres entreprises).
			Adopter une politique encadrant la mise en place de zones de stationnements pour les vélos par les tierces parties		
			Installer des bornes de réparation pour les vélos		
			Installer des goulottes dans les passerelles piétonnes des gares		
			Sensibiliser BIXI à l'aménagement de stations de vélos en libre-service sur le territoire de l'arrondissement		
			Évaluer le potentiel de développer un service de vélos en libre-service sur le territoire de l'arrondissement		

Axes d'interventions	TO	Intitulé	Interventions	Priorité	Indicateurs de suivi
Transports collectifs et actifs (TCA)	07	Développement et promotion des modes alternatifs à l'auto-solo	Soutenir le développement et la promotion du service d'autopartage		- Nombre de places de stationnement destinées au covoiturage; - Nombre de véhicules en libre-service; - Taux de motorisation des citoyens de RDP-PAT.
			Soutenir le développement et la promotion de l'offre de véhicules en libre-service		
			Intégrer des stationnements pour les covoitureurs dans les stationnements publics de l'arrondissement		
			Soutenir et promouvoir le développement d'innovations technologiques pour les offres alternatives à l'auto-solo		
	08	Développement et promotion de l'intermodalité sur le territoire	Collaborer avec les partenaires municipaux afin d'assurer une planification intégrée des transports collectifs et actifs en amont de chacun des projets de développements		- Nombre de pôles de mobilité aménagés sur le territoire de RDP-PAT; - Nombre de gares offrant des offres alternatives à l'auto-solo; - Nombre de km de liens actifs aménagés aux abords des gares; - Nombre de TOD aménagés sur le territoire.
			Aménager des pôles de mobilité sur le territoire de l'arrondissement		
			Planifier les développements des secteurs TOD		
			Revitaliser la rue Sherbrooke de manière à favoriser l'intermodalité sur l'axe		
Sécurité et qualité de vie (SQ)	01	Amélioration de l'expérience piétonne	Améliorer la sécurité, le confort et la convivialité des déplacements piétons sur les axes névralgiques de l'arrondissement (aménagements actuels et futurs)		- Part modale de la marche; - Nombre de km de trottoirs aménagés ou élargis; - Nombre de poteaux d'éclairage nouvelle génération; - Nombre de mobilier urbain aménagé; - Nombre de collisions impliquant des piétons; - Nombre de plaintes portées sur la sécurité des piétons.
			Mettre en application les recommandations de la Charte du piéton, du Guide d'aménagement durable des rues de Montréal et des principes d'accessibilité universelle sur le territoire de l'arrondissement		
			Élaborer un plan de réfection des trottoirs existants et d'aménagement de nouveaux trottoirs		
			Assurer le respect du dégagement du rayon de 5 m exigé par le CSR au niveau des intersections et des traverses piétonnes		

Axes d'interventions	DD	Intitulé	Interventions	Priorité	Indicateurs de suivi
Sécurité et qualité de vie (SQ)	02	Amélioration de l'expérience vélo	Mettre aux normes les aménagements cyclables existants		- Nombre de sas vélos aménagés; - Nombre de bornes de comptages permanentes aménagées; - Nombre de collisions impliquant un cycliste.
			Assurer l'uniformité de la typologie des liens cyclable		
			Aménager des sas vélos		
			Aménager un espace tampon pour éviter l'emportierage des cyclistes en bordure des stationnements sur rue		
			Effectuer un suivi du réseau cyclable en évaluant le nombre de passages		
	03	Sécurisation des écoliers aux abords des établissements scolaires de l'arrondissement	Développer une signature particulière aux abords des établissements scolaires (aménagements, signalisation, marquage, etc.)		- Nombre d'écoles participant au programme Trotibus; - Nombre d'écoles participant au projet Marche-ta-zone; - Nombre de campagnes de sensibilisation mises en place durant l'année scolaire; - Nombre d'établissements scolaires où les mesures recommandées par Vélo Québec ont été instaurées; - Part modale de la marche et du vélo chez les jeunes.
			Encourager les écoles primaires à promouvoir la marche maison-école auprès des écoliers et de leurs parents		
			Poursuivre les activités de sensibilisation auprès des parents et de leurs enfants		
			Réduire la limite de vitesse à 30 km/h sur les artères de l'arrondissement bordant les écoles primaires		

Axes d'interventions	DO	Intitulé	Interventions	Priorité	Indicateurs de suivi
Sécurité et qualité de vie (SQ)	04	Sécurisation des déplacements actifs des aînés et des PMR	Assurer l'accessibilité universelle		- Nombre de km de trottoirs aménagés ou élargis;
			Élaborer un plan d'action pour favoriser la mobilité active des aînés et des PMR		- Nombre de bateaux pavés aménagés;
			Sensibiliser les aînés et PMR à la pratique des modes actifs		- Nombre de plaintes portées par les piétons (plus particulièrement les aînés et les PMR) quant à leurs déplacements;
			Sensibiliser les usagers d'AMM aux règles de conduite		- Registre du mobilier implanté pour desservir les aînés et les PMR;
			Implanter des mesures visant à faciliter la traversée des aînés et/ou des PMR à des endroits névralgiques pour cette cohorte		- Nombre de vélo-taxis en service;
	05	Sécurisation des intersections et axes névralgiques de l'arrondissement	Renforcer la sécurité des conducteurs aux sites problématiques de l'arrondissement		- Nombre de campagnes de promotion et de sensibilisation des aînés et PMR à la mobilité active.
			Renforcer la sécurité des usagers vulnérables (piétons et cyclistes) aux sites problématiques de l'arrondissement		- Nombre de collisions, tous genres confondus;
			Coopérer avec la Ville de Montréal quant à la finalisation de la mise aux normes des feux de circulation de l'arrondissement		- Nombre de collisions impliquant des piétons et cyclistes;
	06	Mise en place de mesures d'apaisement de la circulation	Raffiner la démarche d'évaluation structurée (logigramme décisionnel, grille de conception, analyse avant/après, etc.)		- Nombre d'intersections ayant bénéficié du programme de mise aux normes.
			Implanter des mesures d'apaisement de la circulation		- Nombre de mesures de modération mises en place sur les axes problématiques;

Axes d'interventions	DO	Intitulé	Interventions	Priorité	Indicateurs de suivi
Sécurité et qualité de vie (SQ)	07	Implantation de mesures favorisant la mobilité durable	Poursuivre l'aménagement de places publiques sur le territoire de RDP-PAT		- Nombre de places publiques aménagées sur le territoire; - Nombre de quartiers verts aménagés sur le territoire; - Nombre de promenades urbaines aménagées sur le territoire; - Nombre d'axes routiers où le jeu libre est permis.
			Évaluer les opportunités d'aménagement de quartiers verts sur le territoire de RDP-PAT		
			Évaluer les opportunités d'aménagement de rues piétonnes sur le territoire de l'arrondissement		
			Évaluer les opportunités d'aménagement de promenades urbaines sur le territoire		
			Évaluer les opportunités de permettre et favoriser le jeu libre dans la rue dans certains secteurs de l'arrondissement, sous certaines conditions		
	08	Sensibilisation au respect du Code de la sécurité routière	Sensibiliser les citoyens sur le CSR et sur les comportements à adopter sur le réseau routier		- Nombre de collisions impliquant les usagers vulnérables (piétons et cyclistes); - Nombre de collisions ayant occasionné la mort ou des blessures corporelles graves; - Nombre d'activités de sensibilisation réalisées par l'arrondissement.
			Soutenir les démarches de la Ville de Montréal dans le cadre de la stratégie Vision Zéro		
	09	Information et sensibilisation sur les nouvelles interventions mises en place dans le cadre du PLD	Réaliser des activités de communication et de sensibilisation quant aux nouvelles interventions mises en place dans le cadre du PLD		- Nombre de campagnes réalisées; - Nombre de citoyens ciblés; - Accessibilité des moyens de communication utilisés.

Axes d'interventions	OD	Intitulé	Interventions	Priorité	Indicateurs de suivi
Sécurité et qualité de vie (SQ)	10	Sensibilisation des grands employeurs à se doter de mesures encourageant la mobilité durable	Mettre en place un plan de gestion des déplacements (PGD) encourageant la mobilité durable au sein des employés de l'arrondissement de RDP-PAT		- Nombre de grands employeurs ayant mis en place un PGD; - Parts modales en transport des employés avant et après la mise en place du PGD; - Nombre d'entreprises et d'employés ayant adhéré aux programmes d'abonnement annuel au transport collectif; - Nombre de participants aux mesures incitatives et aux activités;
			Sensibiliser les grands employeurs de l'arrondissement à l'instauration de PGD		- Nombre de coéquipiers de covoiturage; - Nombre de places de stationnement réservées au covoiturage installées; - Nombre de stationnements pour vélos installés; - Nombre de vélos de la flotte et utilisation; - Nombre de places de stationnement écoresponsables.

Axes d'interventions	DD	Intitulé	Interventions	Priorité	Indicateurs de suivi
Réseau routier et stationnement (RS)	01	Raffinement de la hiérarchie routière	Réviser la hiérarchie routière de l'arrondissement		- Nombre de rues pour lesquelles la hiérarchie a été modifiée; - Nombre de rues pour lesquelles le gabarit a été modifié selon la nouvelle hiérarchie.
			Établir un gabarit/standard des aménagements routiers pour les différents types de rues		
	02	Élaboration d'une stratégie de suivi des limites de vitesse	Réaliser un suivi des vitesses pratiquées afin d'assurer le respect des limites de vitesse sur le territoire de RDP-PAT		- Plainte des citoyens concernant le respect des limites de vitesse; - Nombre de relevés de vitesse réalisés; - Mesures de sensibilisation et de modération implantées afin d'assurer un respect des limites de vitesse.
	03	Fluidification de la circulation véhiculaire	Réaliser des études de circulation sur les axes névralgiques		- Nombre d'intersections pour lesquelles une étude de circulation a été réalisée; - Nombre d'axes ayant bénéficié du programme de mise aux normes; - Nombre de points d'accès à l'A-25 dans l'arrondissement de RDP-PAT.
			Réaliser des études de circulation à des intersections présentant des problématiques de circulation		
			Effectuer des représentations auprès du MTMDET quant à l'aménagement d'un nouveau point d'accès à l'A-25 dans l'arrondissement de RDP-PAT		
	04	Lutte contre les îlots de chaleur et les GES	Aménager des stationnements à moindre impact sur l'environnement		- Nombre de bornes de recharge pour les véhicules électriques installées dans l'arrondissement; - Nombre d'aires de stationnement partagées aménagées.
			Poursuivre l'installation des bornes de recharge pour véhicules électriques dans les stationnements du domaine public		
			Soutenir le projet pilote de mutualisation des places de stationnement selon l'usage		
			Analyser les avenues réglementaires permettant d'exiger des espaces de stationnement pour les véhicules électriques dans les nouveaux développements		
			Analyser les dispositions particulières pouvant être intégrées à la réglementation d'urbanisme quant aux îlots de chaleur		

Quelques indicateurs globaux permettent d'évaluer l'évolution des comportements et des réseaux de déplacements de RDP-PAT. Le tableau 6-2 présente des indicateurs quantifiables liés à la mobilité pouvant faire l'objet d'un suivi, ainsi que des sources de validation pertinentes.

Tableau 6-2 : Indicateurs globaux

Modes	Indicateurs	État 2018	Source de validation
Modes actifs	Part modale des modes actifs (pointe AM)	Attirés : 11 % Produits : 8 % Internes : 20 %	Enquête OD
	Part modale des modes actifs (24 h)	Attirés : 11 % Produits : 8 % Internes : 18 %	Enquête OD
	Kilomètres de trottoirs	444 km	Arrondissement de RDP-PAT
	Kilomètres de voies cyclables	72 km	Arrondissement de RDP-PAT
	Nombre de stations de vélos libre-service	0	BIXI Arrondissement de RDP-PAT
	Nombre d'abonnés au service de vélos en libre-service	N.D	BIXI Arrondissement de RDP-PAT
	Nombre de zones de stationnement pour vélos	N.D	Arrondissement de RDP-PAT
	Nombre de bornes de réparation pour vélos	0	Arrondissement de RDP-PAT
Transports collectifs et alternatifs à l'auto-solo	Part modale du transport en commun (pointe AM)	Attirés : 13 % Produits : 24 % Internes : 14 %	Enquête OD
	Part modale du transport en commun(24 h)	Attirés : 10 % Produits : 18 % Internes : 10 %	Enquête OD
	Nombre de montants aux gares de l'arrondissement de RDP-PAT (PPAM)	Pointe-aux-Trembles : 348 Rivière-des-Prairies : 359 Anjou : 264	ARTM
	Nombre de stations de métro au sein de l'arrondissement	0	ARTM
	Nombre de circuits d'autobus	13 lignes locales 6 lignes 10 min max 9 lignes réseau express 2 taxis collectifs 4 lignes du réseau de nuit	STM
	Achalandage quotidien moyen des circuits d'autobus de l'arrondissement (PPAM)	Entre 62 et 5 292 passagers par circuit	STM
	Achalandage quotidien moyen des circuits d'autobus de l'arrondissement (24 h)	Entre 166 et 22 225 000 passagers par circuit	STM
	Kilomètre de voies réservées	N.D.	STM
	Nombre d'intersections comportant des feux prioritaires pour autobus	4 intersections	STM
	Nombre de carrefours comportant une voie d'évitement	0	STM
	Nombre d'abribus	191	STM
	Nombre d'autobus desservant l'arrondissement qui ont un support à vélos	0	STM
	Part modale du covoiturage (pointe AM)	Attirés : 13 % Produits : 13 % Internes : 17 %	Enquête OD

Modes	Indicateurs	État 2018	Source de validation
Transports collectifs et alternatifs à l'auto-solo	Part modale du covoiturage (24 h)	Attirés : 14 % Produits : 14 % Internes : 16 %	Enquête OD
	Nombre de places de stationnement destiné au covoiturage	N.D	Arrondissement de RDP-PAT
	Nombre de stations dédié aux services d'autopartage	1	Services de véhicules libre-service (Communauto, Car2go, etc.)
	Nombre d'abonnés aux services d'autopartage de l'arrondissement	90 abonnés de Communauto	Services de véhicules libre-service (Communauto, Car2go, etc.)
	Nombre d'aires d'attente pour les taxis	11	Bureau des taxis de Montréal
Réseau routier	Nombre de véhicules par logis	1,43	Enquête OD
	Nombre de véhicules par personne	0,57	Enquête OD
	Part modale des déplacements autoconducteurs (pointe AM)	Attirés : 57 % Produits : 54 % Internes : 40 %	Enquête OD
	Part modale des déplacements autoconducteurs (24 h)	Attirés : 62 % Produits : 60 % Internes : 52 %	Enquête OD
	Nombre de bornes de recharge pour véhicules électriques	4	Arrondissement de RDP-PAT
Sécurité et qualité de vie	Nombre de collisions véhiculaires (tous genres confondus)	Période de 5 ans (2011-2015) : 3 941 collisions Moyenne annuelle : 788 collisions	Ville de Montréal
	Nombre de collisions impliquant des piétons et cyclistes	Période de 5 ans (2011-2015) : 221 collisions Moyenne annuelle : 44,2 collisions	Ville de Montréal
	Nombre de mesures de modération mises en place	Balises centrales : 203 Afficheurs de vitesses sur poteaux : 29 Avancées de trottoirs : 24 sites Dos d'âne : 3	Arrondissement de RDP-PAT
	Nombre d'écoles participantes au programme Marche-ta-Zone	1	Tandem
	Nombre d'écoles inscrites au programme Trottibus au sein de l'arrondissement	0	Trottibus
	Nombre d'entreprises et commerces de l'arrondissement ayant adopté un PGD.	0	Arrondissement de RDP-PAT Voyagez Futé

6.2 BILAN ET RÉVISION DU PLD

Le PLD est un outil évolutif, en ce sens où il se révisé, s'adapte et se raffine. Afin d'en assurer la continuité, une révision quinquennale du PLD de RDP-PAT est recommandée ainsi qu'un bilan triennal des réalisations et de leur impact.

CONCEPTION ET RÉALISATION DU PLD :

CIMA+

Geneviève Lefebvre, ing.
Geneviève Pharand, ing. D.E.S.S.
Guillaume Bertrand, ing. jr
Aleksandar Petrovic, ing. jr
Chloé Lalancette, graphiste
Charlene Saumure, graphiste

VOYAGEZ FUTÉ/MOBA

Nadège Gaillard, chargée de projet - MOBA
Aline Berthe, chargée de projet mobilité – Voyagez Futé

MEMBRES DES COMITÉS DE SUIVI DU PLD :

COMITÉ TECHNIQUE

Éric Painchaud – Ingénierie, RDP-PAT
Carlos A. Silva – Ingénierie, RDP-PAT
Sabin Tremblay – Urbanisme, RDP-PAT
Caroline Perras – Culture, bibliothèque et patrimoine, RDP-PAT
Frédéric Blais – Voirie, RDP-PAT
Mélanie Adam – Communication, RDP-PAT
Sébastien Désilets – STM
Annick Lacombe – RTM
Frédéric Giroux – Urbanisme, Ville de Montréal

COMITÉ DIRECTEUR

Éric Painchaud – Ingénierie, RDP-PAT
Carlos A. Silva – Ingénierie, RDP-PAT
Martin Coutu – Développement du territoire, RDP-PAT
Suzanne Décarie – Conseillère, RDP-PAT
Ysabelle Brault – Communication, RDP-PAT
Nathalie Pierre-Antoine – Conseillère, RDP-PAT



facebook.com/rdp.pat
ville.montreal.qc.ca/rdp-pat



Rivière-des-Prairies
Pointe-aux-Trembles

Montréal 