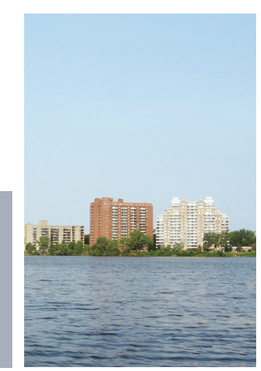
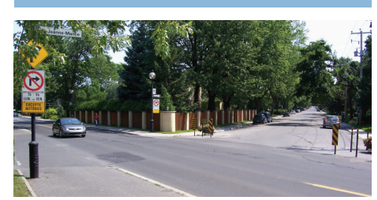
PLAN DE CIRCULATION LOCALE DE L'ARRONDISSEMENT D'AHUNTSIC-CARTIERVILLE

version finale

















GENIVAR
des gens constructifs

Ahunstic-Cartierville



25 MAI 2009 - v10.0

M106599

Ahuntsic-Cartierville
Montréal

Étude

Plan de circulation locale de l’arrondissement d’Ahuntsic-Cartierville

25 MAI 2009
M106599 v.10

GENIVAR
1600, boulevard René-Lévesque Ouest, bureau 1600
Montréal (Québec) H3H 1P9
Téléphone : (514) 340-0046
Télécopie : (514) 340-1337 ~ www.genivar.com

Étude
Plan de transport de l'arrondissement d'Ahuntsic-Cartierville

Rapport préliminaire

Équipe de travail :

Bernard Clément, chargé de projet
Tam Nguyen, ing., planification des transports
Vincent Ermatinger, ing, jr, planification des transports
Julie Michaud, économiste, économie
Eric Peissel, urb., urbanisme
André Leduc, ing. M. ing. circulation
Stéphane Blais, ing. jr circulation
Nicolas Bérubé, technicien
Éric Léonard, technicien, graphisme
Karine Thibault, technicienne, qualité

Vérifié par :

Bernard Clément, ing. M. ing (OIQ – 26562)
Chargé de projet

Approuvé par :

Eric Peissel, urb. (OUQ – 1092)
Directeur, Planification des transports et circulation

Référence complète

GENIVAR Société en commandite (2009) *Plan de transport pour l'arrondissement d'Ahuntsic-Cartierville,* Rapport final, pour la Ville de Montréal, Montréal, 50 pages et annexes.

P:\Montreal\M1065XX\M106599\transport\5.0 - Originaux\5.1 Étude\20090529 - Rapport v10.0 - FINAL\M106599_PlanTransportAhuntsic_20090529_v.10.doc

GENIVAR Société en commandite
1600, boulevard René-Lévesque Ouest, bureau 1600, Montréal (Québec) H3H 1P9
Téléphone : (514) 340-0046 ~ Télécopie : (514) 340-1337 ~ www.genivar.com

Table des matières

1.0 INTRODUCTION 2

1.1 CONTEXTE 2

1.2 VISION 2

1.3 DÉMARCHE 2

1.4 PRÉSENTATION DU DOCUMENT 3

2.0 PORTRAIT ET DIAGNOSTIC 4

2.1 FACTEURS D'INFLUENCE 4

2.1.1 Territoire d'étude 4

2.1.2 Caractéristiques socioéconomiques 4

2.1.3 Milieu urbain 7

2.1.4 Activités économiques 7

2.2 DÉPLACEMENTS DES PERSONNES ET DES BIENS 8

2.2.1 Déplacements produits et attirés 8

2.2.2 Principales origines et destinations 8

2.2.3 Caractéristiques du secteur 8

2.2.4 Principaux générateurs 10

2.2.5 Transport des marchandises 10

2.3 CIRCULATION ROUTIÈRE 12

2.3.1 Réseau routier 12

2.3.2 Sécurité 14

2.3.3 Stationnement sur rue 16

2.3.4 Mesures d'apaisement de la circulation 16

2.4 MODES ACTIFS DE TRANSPORT 18

2.4.1 Pôles de déplacements locaux 18

2.4.2 Réseau cyclable 20

2.5 PORTRAIT DU TRANSPORT COLLECTIF 22

2.5.1 Offre de transport collectif 22

2.5.2 Adéquation entre l'offre et la demande 22

2.6 SOMMAIRE DES PROBLÉMATIQUES PAR DISTRICT 24

2.6.1 Bordeaux-Cartierville 24

2.6.2 Ahuntsic 26

2.6.3 Sault-au-Récollet 28

2.6.4 Saint-Sulpice 30

3.0 PLAN DE CIRCULATION LOCALE 32

3.1 RÉSEAU ROUTIER 32

3.2 POLITIQUE D'APAISEMENT DE LA CIRCULATION 33

3.2.1 Définition et enjeux 33

3.2.2 Démarche d'évaluation systématique 34

3.2.3 Zone de 40 km/h 35

3.2.4 Mesures d'apaisement proposées 35

3.2.5 Secteurs d'interventions 40

3.2.6 Intersections prioritaires à sécuriser 42

3.3 MODES ACTIFS 42

3.3.1 Vélo 42

3.3.2 Piétons 47

3.4 TRANSPORT COLLECTIF 49

4.0 CONCLUSIONS ET RECOMMANDATIONS 50

Liste des tableaux

Tableau 2.1 Déplacements produits et attirés, arrondissement d'Ahuntsic-Cartierville, 2003 8

Tableau 2.2 Principales destinations produites par l'arrondissement Ahuntsic-Cartierville, PPAM 8

Tableau 2.3 Caractéristiques des déplacements des résidents de l'arrondissement, 2003 8

Tableau 2.4 Sommaire des statistiques des usagers blessés de la route, arrondissement d'Ahuntsic-Cartierville, 1999-2003 14

Tableau 2.5 Distribution des accidents piétons et cyclistes blessés dans l'arrondissement d'Ahuntsic-Cartierville, 1999-2003 15

Liste des figures

Figure 1.1 Territoire d'étude, arrondissement d'Ahuntsic-Cartierville et ses districts 3

Figure 2.1 Densité de population selon le recensement 2001, Ahuntsic-Cartierville 4

Figure 2.2 Réseau routier, arrondissement d'Ahuntsic-Cartierville 5

Figure 2.3 Densité de familles avec enfants, arrondissement d'Ahuntsic-Cartierville, 2001 6

Figure 2.4 Personnes âgées de 65 ans et plus par rapport à la population, 2001 6

Figure 2.5 Utilisation du sol, arrondissement d'Ahuntsic-Cartierville, 2007 7

Figure 2.6 Principales origines et destinations d'Ahuntsic-Cartierville à la période de pointe du matin, 2003 9

Figure 2.7 Réseau de camionnage 10

Figure 2.8 Localisation des principaux générateurs de déplacements 11

Figure 2.9 Coupures dans la trame urbaine des principaux axes de traversée 12

Figure 2.10 Hiérarchie routière et principaux secteurs conflictuels 13

Figure 2.11 Distribution des usagers blessés de la route, 1999-2003 15

Figure 2.12 Restrictions de stationnement en vigueur et problèmes observés 16

Figure 2.13 Mesures actuelles d'apaisement de la circulation 17

Figure 2.14 Densité de population utilisant la marche et le transport collectif 18

Figure 2.15 Principaux générateurs de déplacements de proximité 19

Figure 2.16 Corridors scolaires présents dans l'arrondissement 20

Figure 2.17 Réseau cyclable actuel et projeté 21

Figure 2.18 Réseau et couverture du transport collectif 23

Figure 2.19 Problématiques soulevées, district de Bordeaux-Cartierville 25

Figure 2.20 Problématiques soulevées, district d'Ahuntsic 27

Figure 2.21 Problématiques soulevées, district de Sault-au-Récollet 29

Figure 2.22 Identification des problématiques spécifiques, district de Saint-Sulpice 31

Figure 3.1 Exemple d'outil d'aide à la décision – Critère d'analyse 34

Figure 3.2 Mesures d'apaisement de la circulation proposées 37

Figure 3.3 Mesures d'apaisement de la circulation proposées 38

Figure 3.4 Aménagement type d'un secteur à vocation résidentielle 39

Figure 3.5 Secteurs d'intervention à prioriser 41

Figure 3.6 Intersections à sécuriser 43

Figure 3.7 Corridors cyclables proposés 46

Figure 3.8 Réseau piétonnier prioritaire 48

Figure 3.9 Affichage proposé pour les corridors scolaires 49

Liste des annexes

A Annexe Extrait d'étude de circulation pour les secteur l'Acadie / Chabanel

B Dépliant du rapport d'étude du secteur Henri-Bourassa / Papineau

1.0 INTRODUCTION

1.1 CONTEXTE

Le présent plan de transport et de circulation proposé à l'arrondissement d'Ahuntsic-Cartierville veut répondre à une demande pressante clairement exprimée par les résidents de l'arrondissement afin de **résoudre les problèmes de sécurité routière et de circulation de transit dans les rues locales**. Ses visées touchent essentiellement le réseau local et ne considèrent pas le réseau artériel de la Ville autrement que dans une dynamique d'échanges pour les déplacements à caractère local dans l'arrondissement.

Une étude sur l'état du réseau réalisée en 2007 dans l'arrondissement a produit un inventaire des actions à entreprendre pour la revitalisation des voies de circulation et des services publics. Selon la démarche entreprise, l'arrondissement a besoin de **prioriser ses actions** afin de **proposer à ses concitoyens un nouveau modèle de développement et de gestion de son réseau routier**.

Une étude sur la *« rue idéale »* a été réalisée parallèlement à celle-ci. Elle apporte une réflexion et des recommandations sur un nouveau concept de rue avec des préoccupations davantage axées sur le transport actif et la sécurité des piétons et cyclistes dans leurs déplacements à l'intérieur de l'arrondissement.

Le **plan de circulation locale** doit prendre en considération les valeurs en développement urbain qui rejoignent les préoccupations de **développement durable**, d'intégration des **modes de transport alternatifs** et, par conséquent, des grandes orientations qu'on retrouve au **plan d'urbanisme** ainsi qu'au **Plan de transport** de la Ville de Montréal.

L'arrondissement connaît actuellement des transformations de son réseau de transport, comme :

- le développement commercial du Marché central et la revitalisation du secteur l'Acadie-Chabanel;
- les développements en bordure du boulevard Crémazie (Papineau/Crémazie);
- de nouvelles infrastructures de transport collectif, soient les gares existantes et futures (Chabanel, Sauvé-l'Acadie) et le train de l'Est;
- la réorganisation du réseau de surface et des équipements de la station de métro Henri-Bourassa avec l'ouverture du métro à Laval en juillet 2007;
- le projet de réaménagement de l'échangeur Salaberry;
- l'entrée Jean-Pratt sur l'A-15 Nord.

1.2 VISION

La vision du Plan de transport de la Ville de Montréal consiste à :

« Assurer les besoins de mobilité de tous les Montréalais, en faisant de leur ville un endroit agréable à vivre, ainsi qu'un pôle économique prospère et respectueux de son environnement. Pour ce faire, Montréal veut réduire la dépendance à l'automobile en misant sur un usage accru du transport en commun et des transports actifs. »

La vision du présent plan de circulation locale fait écho à la vision adoptée par la Ville, avec un accent plus spécifique, pour répondre aux besoins des résidents de l'arrondissement d'Ahuntsic-Cartierville. On retrouvera dans le présent document un effort plus poussé de l'arrondissement, dans la foulée du plan de transport de la Ville, en vue de relier entre eux les pôles d'activités et les zones d'habitation qui se retrouvent sur le territoire. Cet exercice vise à faciliter tous les types de déplacements locaux, particulièrement ceux faits par des modes actifs.

Les particularités du milieu offrent l'opportunité de mettre en place une **nouvelle façon de vivre**, un **nouveau type de comportement**, tant pour les déplacements motorisés des personnes et des marchandises que pour les transports actifs. Des préoccupations bien senties des résidents sont considérées dans le plan de circulation locale.

L'exercice sera couronné de succès si l'on respecte à la fois les **opinions et besoins des citoyens** et la **volonté des élus.**

Les solutions proposées doivent tenir compte des **nouvelles valeurs** issues :

- du développement durable;
- de la charte du piéton;
- de la politique de la famille;
- de la politique de l'arbre;
- etc.

1.3 DÉMARCHE

Les principaux objectifs qui ont animé la démarche du présent plan touchent l'approche et la politique à adopter, les mesures et recommandations à appliquer, le besoin de concertation pour mettre en place le plan de circulation locale et enfin, la mise en valeur des pôles d'intérêt de l'arrondissement.

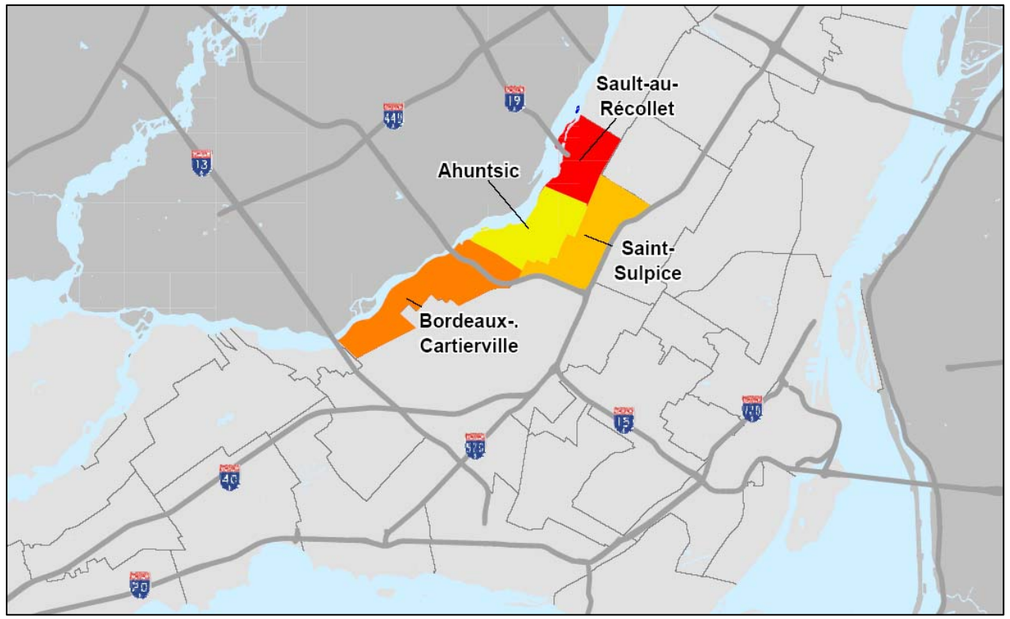
On y définira des interventions pour :

- Établir des **mesures d'apaisement** de la circulation dans les rues locales;
- Améliorer la **sécurité routière** des différents usagers.

La réalisation du plan a été effectuée de concert avec les représentants du milieu et les résidents; elle a suivi la démarche suivante :

1. Recueillir les **préoccupations** des citoyens et des partenaires de l'arrondissement;
2. Établir le **diagnostic** et une **évaluation** des conditions actuelles;
3. Définir et proposer des **solutions viables et intégrées**;
4. Rencontrer les résidents et recevoir leurs mémoires relatifs au plan préliminaire;
5. Proposer des **politiques adaptées** aux préoccupations et problèmes soulevés.

Figure 1.1 Territoire d'étude, arrondissement d'Ahuntsic-Cartierville et ses districts



1.4 PRÉSENTATION DU DOCUMENT

Vous trouverez dans le présent document l'ensemble des réflexions sur le diagnostic qui a été réalisé en collaboration étroite avec les partenaires du milieu, puis avec la population de l'arrondissement d'Ahuntsic-Cartierville, pour dégager des conclusions permettant de retenir des solutions appropriées pour chacun des cas soulevés. Des commentaires d'ordre général ont été transmis à l'arrondissement par les résidents et les groupes intéressés à l'occasion des **deux rencontres publiques organisées en mai et juin 2008**; ces commentaires ont été pris en considération dans le présent exercice.

On ne trouvera pas cependant dans le présent document les actions précises à réaliser tel l'installation de feux de circulation à une intersection précise ou l'installation de panneaux de virage interdit, ou encore les coûts d'une mesure de modération de la circulation.

Pour la construction du document, la partie 2 présente le **portrait et diagnostic de la situation actuelle** en matière de gestion du transport dans l'arrondissement. L'exercice vise à répertorier toutes les composantes influençant la dynamique de transport à l'échelle locale dans l'arrondissement et à identifier toutes les problématiques de transport soulevées par les résidents et les partenaires de l'arrondissement dans chacun des districts de l'arrondissement.

La partie 3 du document présente les **pistes de solutions** composant le plan de circulation locale proposé. Cette section traite chacun des volets du diagnostic en identifiant les actions à entreprendre selon leur niveau de priorité.

La partie 4 du document tire les **conclusions** de l'exercice et propose des **recommandations** en droit fil avec les actions actuellement entreprises par l'arrondissement.





2.0 PORTRAIT ET DIAGNOSTIC

2.1 FACTEURS D'INFLUENCE

2.1.1 Territoire d'étude

L'exercice actuel se préoccupe principalement des déplacements à l'intérieur du territoire de l'arrondissement, qui représente une superficie de 22,9 km^2 et qui est constitué de quatre districts. L'essentiel du territoire est relativement plat, ce qui constitue un élément incitatif naturel aux transports actifs.

Bien que l'ensemble du réseau routier de l'arrondissement soit pris en compte pour le plan de circulation locale, l'arrondissement n'a qu'un pouvoir de recommandation pour des interventions portant sur le réseau artériel supérieur qui relève directement de la Ville.

Ainsi, le plan de circulation locale s'intéresse plus spécifiquement au réseau routier local composé de rues locales et collectrices. Pour toute l'île de Montréal, la Ville est responsable de 5 000 kilomètres de réseau routier, dont 1 000 constituent son réseau artériel de niveau supérieur. L'arrondissement d'Ahuntsic-Cartierville possède plus de 300 kilomètres de réseau routier, dont 250 appartiennent à son réseau local. De ces 250 kilomètres, 85 % est constitué de rues locales et 15 % de rues collectrices. La figure 2.2 présente le réseau routier à l'étude.

Le réseau routier de l'arrondissement est constitué dans sa partie centrale d'une trame dense d'artères et de collectrices, surtout dans l'axe nord-sud. Entre l'autoroute 15 et l'avenue Papineau, pas moins de cinq de ces axes nord-sud permettent de traverser l'arrondissement, alors qu'entre l'autoroute 13 et l'autoroute 15, on en compte trois. La présence de cinq des six ponts menant à Laval (dont deux ponts autoroutiers) fait en sorte qu'Ahuntsic-Cartierville constitue la porte d'entrée du matin, et de sortie en après-midi, pour des centaines de milliers de déplacements motorisés quotidiens, la majorité en automobile.

Dans l'axe est-ouest, seul le boulevard Gouin traverse l'arrondissement dans son ensemble. Ce dernier ne joue toutefois un rôle d'artère que dans la partie ouest de l'arrondissement, conservant une vocation locale dans la partie est. Quatre autres artères importantes permettent les déplacements dans l'axe est-ouest de manière discontinue, soit les axes Henri-Bourassa, Sauvé, Fleury et Salaberry.

Au niveau du réseau local, la présence de nombreuses barrières géographiques affecte significativement la continuité des liens. La rivière des Prairies, les autoroutes 13, 15 et 40, plusieurs voies ferrées du CN et du CP, ainsi que l'ancienne carrière Miron créent des enclaves qui gênent les déplacements locaux internes à l'arrondissement et ceux avec les arrondissements et villes reconstituées limitrophes.

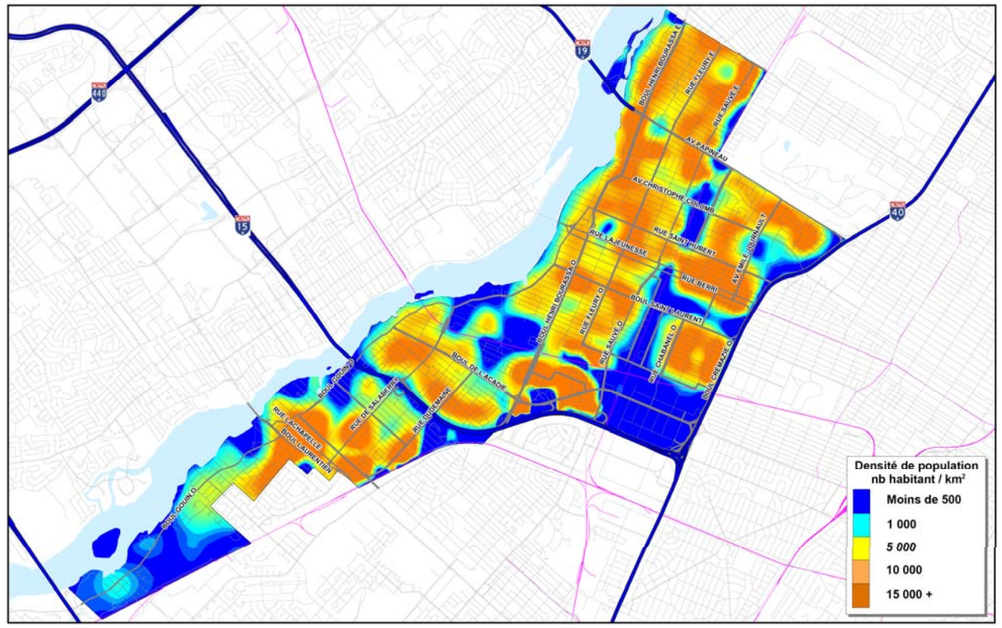
2.1.2 Caractéristiques socioéconomiques

Un arrondissement populeux, mais aux densités variées

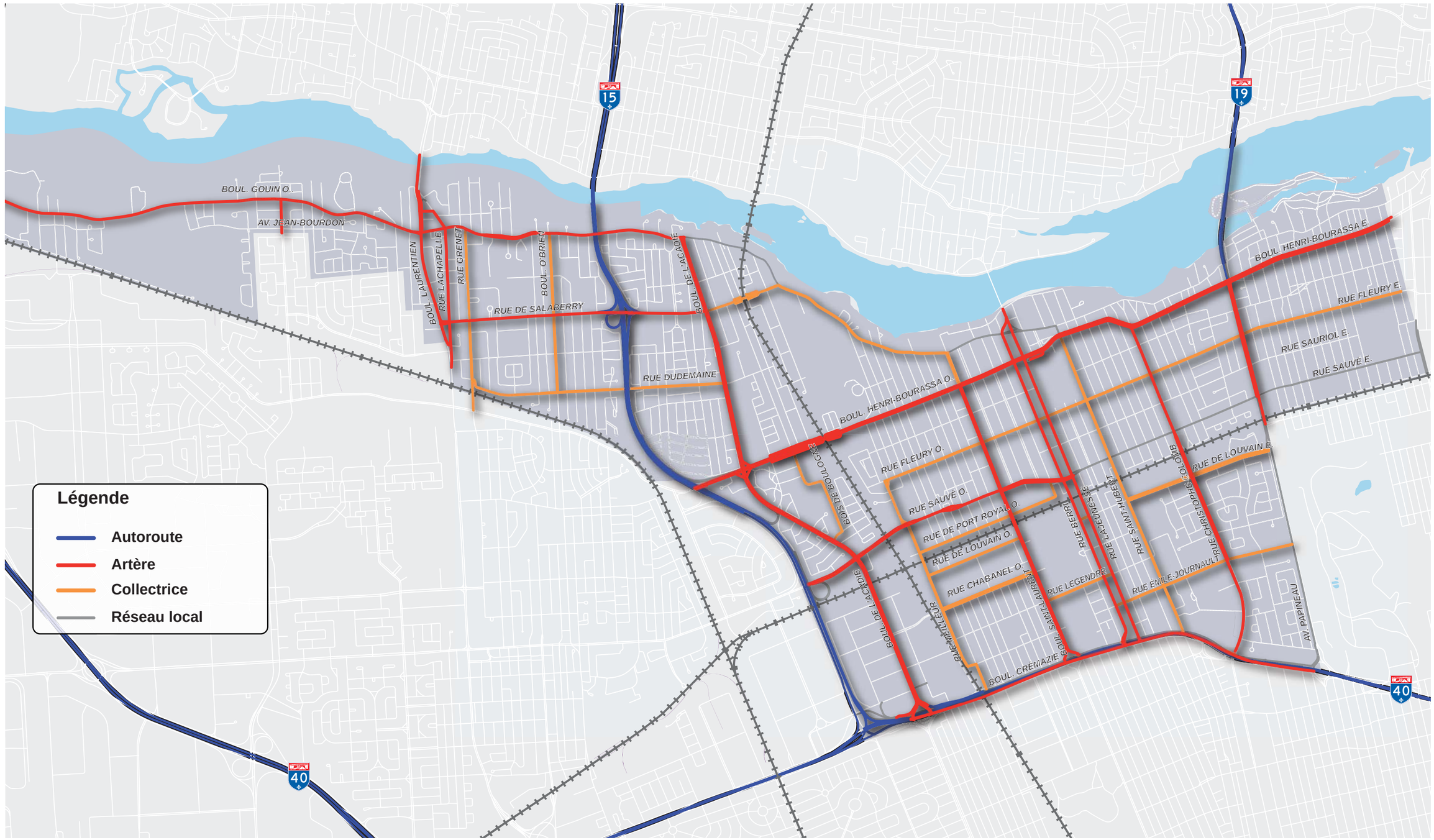
L'arrondissement d'Ahuntsic-Cartierville comptait, en 2001, environ 125 000 habitants, ce qui le place au cinquième rang des arrondissements de la Ville en termes de population. Avec peu d'espace disponible au développement immobilier, la population de l'arrondissement a très peu changé au cours des dix dernières années avec une croissance de 0,3% entre 1991 et 2001.

La densité de population n'est pas répartie également dans l'arrondissement. La présence de nombreux parcs, institutions ou pôles d'emplois, de secteurs avec des bâtiments résidentiels multifamiliaux et quelques secteurs où les maisons unifamiliales dominent fait en sorte que la densité est très contrastée, telle qu'illustrée à la figure ci-bas.

Figure 2.1 Densité de population selon le recensement 2001, Ahuntsic-Cartierville



Source : Statistique Canada (2001), Traitement : GENIVAR (2007)



GENIVAR

M106599

Fond de carte: GENIVAR

Figure 2.2

Hiérarchie actuelle du réseau routier
Arrondissement d'Ahuntsic-Cartierville

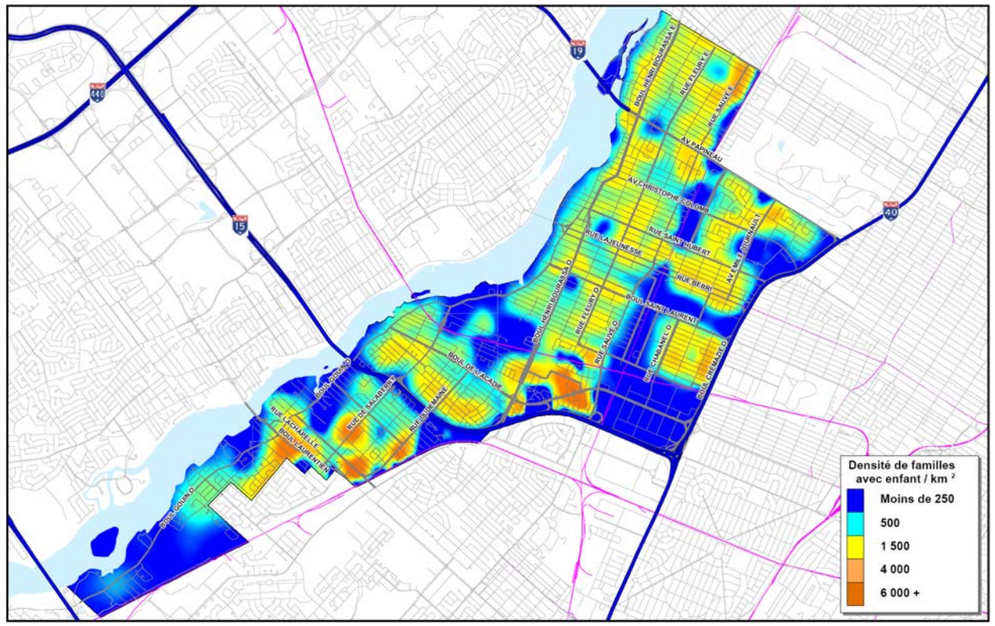
Fig2-2_M106599_Hierarchie_20090501.ai

Présence des familles : des lieux privilégiés

Dans l'arrondissement, c'est le district de Bordeaux-Cartierville qui compte le plus de familles avec enfants; près du tiers des enfants (moins de 5 ans) de l'arrondissement y vivent. Le groupe des moins de 20 ans compte pour 22 % de la population du district, alors que dans les autres districts, ils comptent pour 19 % à 20 % de la population.

Si la présence de familles avec enfants suit globalement la même distribution que les zones de densité de population, certains secteurs de l'arrondissement se distinguent pour avoir des concentrations plus élevées de familles et d'enfants, tel que l'illustre la figure 2.3. On y constate que des zones à très forte concentration d'enfants existent notamment dans le centre de Cartierville et de part et d'autre du boulevard de l'Acadie, au nord de la rue Sauvé.

Figure 2.3 Densité de familles avec enfants, arrondissement d'Ahuntsic-Cartierville, 2001



Source : Statistique Canada (2001), Traitement : GENIVAR (2007)

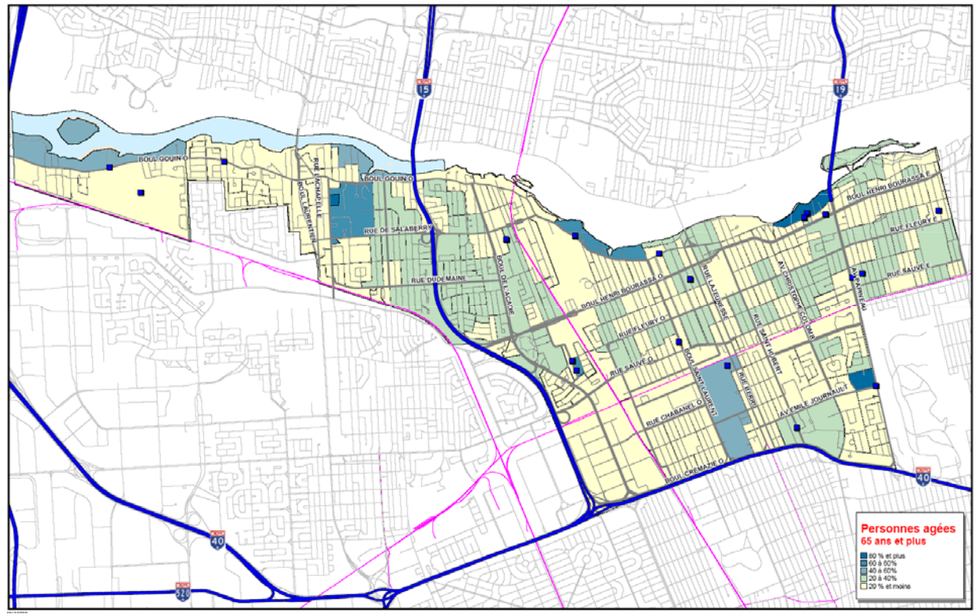
La plus grande part de population âgée de 65 ans et plus à Montréal

S'étant principalement développé entre les années 40 et 70 (plus de 63 % des unités résidentielles ont été construites au cours de cette période), l'arrondissement a connu au fil des années une faible rotation des ménages, ainsi qu'une réduction graduelle des espaces développables. Ces faits expliquent que la population de l'arrondissement connaît actuellement un vieillissement plus marqué qu'ailleurs à Montréal. On y trouve une part importante des gens de 65 ans et plus, soit près de 19 % de la population. À titre comparatif, ce groupe d'âge constitue 15 % de la population de la ville de Montréal et 13 % au Québec. Cette situation est relativement similaire dans l'ensemble des districts de l'arrondissement, bien que la population du district de Saint-Sulpice soit légèrement plus jeune que celle des autres districts puisque le tiers des unités d'habitation de ce district (32 %) a été construit au cours des années 80.

La figure 2.4 présente la proportion de personnes de 65 ans et plus par rapport à la population. Les secteurs les plus foncés sont souvent associés à la présence de résidences pour personnes âgées (petits carrés bleus dans la carte). La population de personnes de 65 ans et plus vivant dans des résidences de retraite représente environ 9 % du groupe dans l'arrondissement. Ainsi, on constate que les secteurs où une proportion de 20 à 40 % des résidents constituée de personnes âgées sont dissiminés sur l'ensemble du territoire de l'arrondissement et, plus particulièrement, de part et d'autre de l'autoroute des Laurentides (A-15) dans le district de Bordeaux-Cartierville.

Figure 2.4 Personnes âgées de 65 ans et plus par rapport à la population, 2001

Source : Statistique Canada (2001), Traitement : GENIVAR (2007)



Tendances sociodémographiques affectant la dynamique du transport dans l'arrondissement

Les grandes tendances sociodémographiques anticipées dans la région de Montréal risquent d'affecter les déplacements dans l'arrondissement. D'ici 2026, la croissance sur l'île de Montréal devrait être en dessous de 1 % par année, soit 12 % au total entre 2006 et 2026, alors que celle des ménages atteindra près du double. Avec son espace urbain déjà à maturité, cette croissance devrait toutefois être plus restreinte dans l'arrondissement d'Ahuntsic-Cartierville. Par ailleurs, Laval et la couronne nord feront partie des régions qui connaîtront une croissance de leur population parmi les plus élevées au Québec. En considérant que le taux de possession

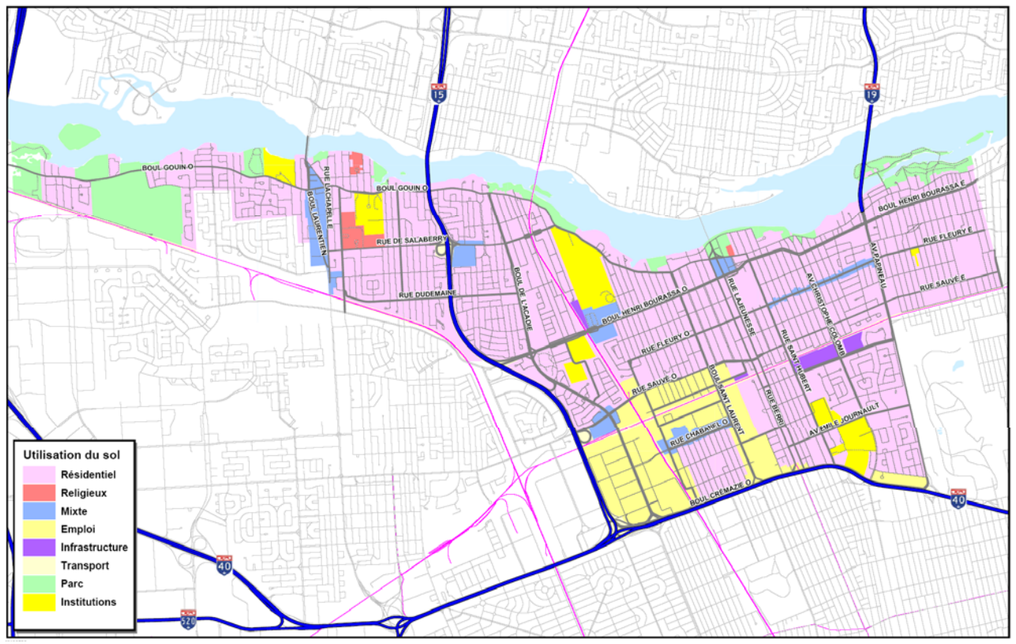
automobile devrait quant à lui augmenter de 3 % par année dans la grande région de Montréal, la pression sur les liens routiers présents à Ahuntsic-Cartierville devrait donc s'accentuer au fil des 15 à 20 prochaines années, notamment ceux permettant le transit dans l'axe nord-sud.

2.1.3 Milieu urbain

Le territoire de l'arrondissement d'Ahuntsic-Cartierville est principalement composé de secteurs résidentiels. Un secteur d'emplois à vocation industrielle et commerciale est délimité par la rue Sauvé au nord, l'autoroute 15 Nord à l'ouest, l'autoroute Métropolitaine au sud et le boulevard Saint-Laurent à l'est. Il constitue le principal secteur d'emplois de l'arrondissement.

L'arrondissement comprend également plusieurs institutions de santé et scolaires ainsi que plusieurs parcs et espaces verts. Quelques secteurs mixtes sont présents, dont celui suivant la Promenade Fleury, entre les rues Saint-Hubert et Papineau, composé principalement d'entreprises de commerce de détail et de services et d'unités résidentielles. C'est aussi le cas du quadrilatère formé entre les boulevards Laurentien et Lachapelle. La figure ci-bas présente l'affectation du sol dans l'arrondissement.[1]

Figure 2.5 Utilisation du sol, arrondissement d'Ahuntsic-Cartierville, 2007



Source : Arrondissement d'Ahuntsic-Cartierville (2007)

2.1.4 Activités économiques

Un tissu économique en mutation

Durant la Seconde Guerre mondiale, le chemin de fer du Canadien National (CN) est construit et divise le quartier Ahuntsic. Les industries de guerre installées dans la partie sud-ouest du quartier seront remplacées progressivement par des industries manufacturières[2]. Ce secteur correspond aujourd'hui au secteur l'Acadie-Chabanel, actuellement en cours de transformation dans le cadre du programme « Imaginer – Réaliser Montréal 2025 ». Dans une étude réalisée par le Comité inter régional pour le transport des marchandises (CIMT) en 1999, ce secteur d'emplois a été identifié comme faisant partie du troisième pôle économique de l'île de Montréal après ceux du centre-ville et de Saint-Laurent. Ce vaste pôle s'étend selon un axe nord-sud dans le centre de l'île, le long des principales artères traversant l'île dans sa largeur, soit la rue Saint-Denis, le boulevard Saint-Laurent et l'avenue du Parc. En 1999, on y retrouvait plus de 60 000 emplois dans les industries génératrices de transport de marchandises, principalement dans le secteur manufacturier traditionnel (vêtements) ainsi que dans le commerce de détail[3].

Ce pôle axé sur le secteur manufacturier traditionnel est actuellement très affecté par les grandes tendances du commerce international. La mondialisation et l'émergence des pays tels que la Chine, l'Inde et le Mexique sur un nombre grandissant de secteurs d'activités augmentent les pressions sur la productivité des entreprises d'ici. Certaines entreprises délocalisent leur production vers ces pays, d'autres ferment leurs portes en raison de la concurrence étrangère. Le secteur l'Acadie-Chabanel constitue donc le premier pôle économique montréalais directement affecté par la dynamique de mondialisation; les entreprises traditionnelles d'ici sont fragilisées.

Situation actuelle

L'arrondissement comptait, en 2003, plus de 3 600 places d'affaires (entreprises, institutions et organismes) offrant au total 55 253 emplois.

Près de 37 % des emplois se trouvent dans des établissements de 200 employés et plus, établissements constituant moins de 1 % de toutes les entreprises présentes sur le territoire. Les principaux employeurs sont les établissements de soins de santé et la Société de transport de Montréal (STM). Le secteur privé quant à lui est en mutation : puisque les entreprises manufacturières sont en déclin, les principaux employeurs du secteur du vêtement cèdent progressivement la place à des entreprises issues du secteur tertiaire.

1 Source : Plan d'urbanisme de Montréal, Partie II : Chapitre 1. Arrondissement d'Ahuntsic-Cartierville, mars 2005

2 LE BOT, Y. (2002), *Portrait de territoire : L'arrondissement Ahuntsic-Cartierville*, Centraide du Grand Montréal, 36 pages, mai 2002, page 8.

3 CITM (1999), *Congestion routière et le transport des marchandises, Diagnostic*, préparé par le ministère des Transports du Québec, décembre 1999, 57 pages, page 8.

2.2 DÉPLACEMENTS DES PERSONNES ET DES BIENS

2.2.1 Déplacements produits et attirés

L'arrondissement d'Ahuntsic-Cartierville génère près de 600 000 déplacements par jour. La présence de nombreux générateurs institutionnels ainsi que des pôles d'emplois d'importance, dont le secteur l'Acadie/Chabanel, explique que l'arrondissement attire davantage de déplacements durant la période de pointe du matin qu'elle n'en génère. La répartition des déplacements produits et attirés selon les motifs de déplacements est relativement similaire, signe de la présence d'activités génératrices de transport diversifiées au sein de l'arrondissement tel que le présente le tableau ci-bas

Tableau 2.1 Déplacements produits et attirés, arrondissement d'Ahuntsic-Cartierville, 2003

24 h – Par motif (tous modes)	Produits	Attirés
Nombre de déplacements	**286 251**	**287 083**
Travail	18,2 %	18,7 %
Études	8,9 %	11,8 %
Loisir	7,8 %	6,9 %
Magasinage	8,5 %	7,2 %
Autres	10,8 %	13,2 %
Retour au domicile	45,8 %	42,2%
24 h – Par mode (tous motifs)	**Produits**	**Attirés**
Nombre de déplacements	**137 248**	**147 256**
Motorisés	88,5 %	88,7 %
Automobile	63,9 %	67,6 %
Transport collectif	23,8 %	19,8 %
Autres motorisés	1,8 %	2,2 %
Non motorisés	11,5 %	11,2 %
PPAM – Par mode (tous motifs)	**64 558**	**76 433**
Motorisés	89,8 %	90,9 %
Automobile	56,4 %	62,0 %
Transport collectif	31,6 %	26,2 %
Autres motorisés	5,6 %	5,0 %
Non motorisés	10,3 %	9,0 %

Source : Enquête Origine-Destination 2003, AMT

Si les modes motorisés dominent largement les modes de transport en période de pointe du matin (PPAM), on remarque toutefois que les déplacements produits par les résidents de l'arrondissement sont à près de 32 % en transport collectif, alors que les déplacements attirés par les générateurs de l'arrondissement s'effectuent à 26 % en transport collectif.

2.2.2 Principales origines et destinations

En période de pointe du matin, les résidents se destinent essentiellement sur l'île de Montréal (91 %) et, plus particulièrement dans des secteurs biens desservis par le transport collectif, tel que dans l'arrondissement même (37 %), le centre-ville (16 %) et dans les arrondissements limitrophes (Saint-Laurent, Villeray, Saint-Michel, Montréal-Nord) ou ceux accessibles via la ligne 2 (orange) du métro de Montréal (Côte-des-Neiges et Plateau Mont-Royal. Seulement 12 % des déplacements se font dans les autres secteurs de l'île de Montréal et 9 % à l'extérieur de l'île.

Les secteurs d'origine des déplacements vers l'arrondissement d'Ahuntsic-Cartierville sont plus diversifiés puisque 72 % proviennent de l'île de Montréal. Bien que les principaux secteurs d'origine sur l'île soient aussi les arrondissements voisins, Laval et les couronnes nord et sud occupent une part plus grande des déplacements attirés vers Ahuntsic-Cartierville avec respectivement 17 % et 11 % des origines.

Tableau 2.2 Principales destinations produites par l'arrondissement Ahuntsic-Cartierville, PPAM

Destinations		Origines	
Île de Montréal	91,3 %	Île de Montréal	72,0 %
Ahuntsic	*36,6 %*	*Ahuntsic*	*31,3 %*
Centre-ville	*15,6 %*	*Villeray*	*6,4 %*
Saint-Laurent	*8,2 %*	*Saint-Laurent*	*4,6 %*
Côte-des-Neiges	*5,4 %*	*Montréal-Nord*	*4,1 %*
Villeray	*5,0 %*	*Saint-Michel*	*2,5 %*
Saint-Michel	*2,3 %*	*Saint-Léonard*	*2,3 %*
Rosemont	*2,1 %*	*Rivière-des-Prairies*	*2,2 %*
Plateau Mont-Royal	*2,1 %*	*Rosemont*	*2,1 %*
Montréal-Nord	*1,9 %*	*Côte-des-Neiges*	*2,1 %*
Reste de l'île (32 secteurs)	*12,1 %*	*Reste de l'île (32 secteurs)*	*14,4 %*
Laval	5,5 %	Laval	16,7 %
Couronnes nord et sud	3,2 %	Couronnes nord et sud	11,3 %

Source : Enquête Origine-Destination 2003, AMT - Traitement : GENIVAR (2007)

La figure 2.6 illustre la distribution des origines et destinations de l'arrondissement.

2.2.3 Caractéristiques du secteur

Le tableau ci-bas présente certaines caractéristiques propres à l'arrondissement.

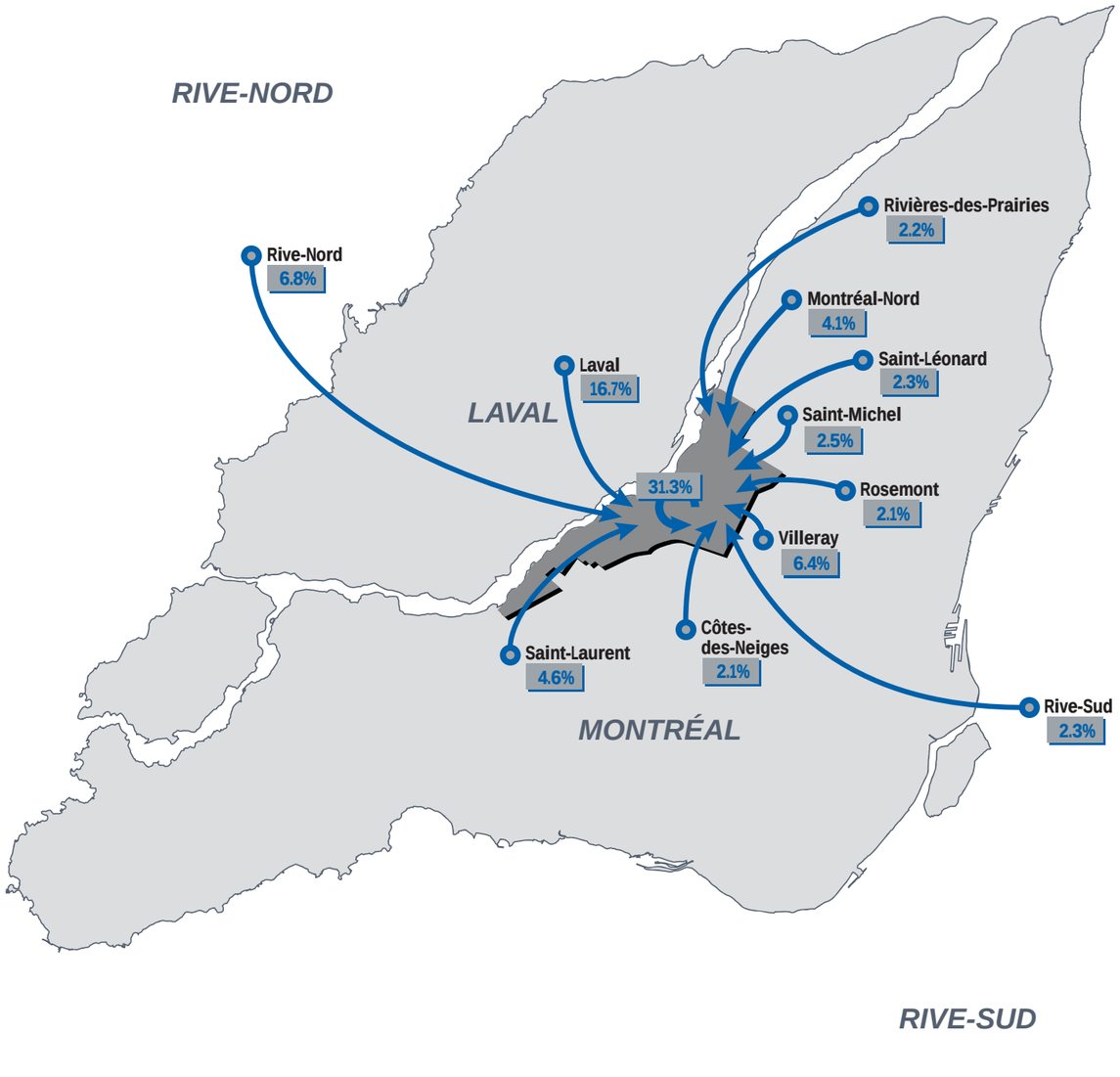
Tableau 2.3 Caractéristiques des déplacements des résidents de l'arrondissement, 2003

Possession automobile		
Nombre d'autos par personne		**0,42**
Nombre d'autos par logis		**0,94**
Part des logis avec :	0 auto	29,7 %
	1 auto	50,3 %
	2 autos	17,3 %
	3 autos et plus	2,7 %

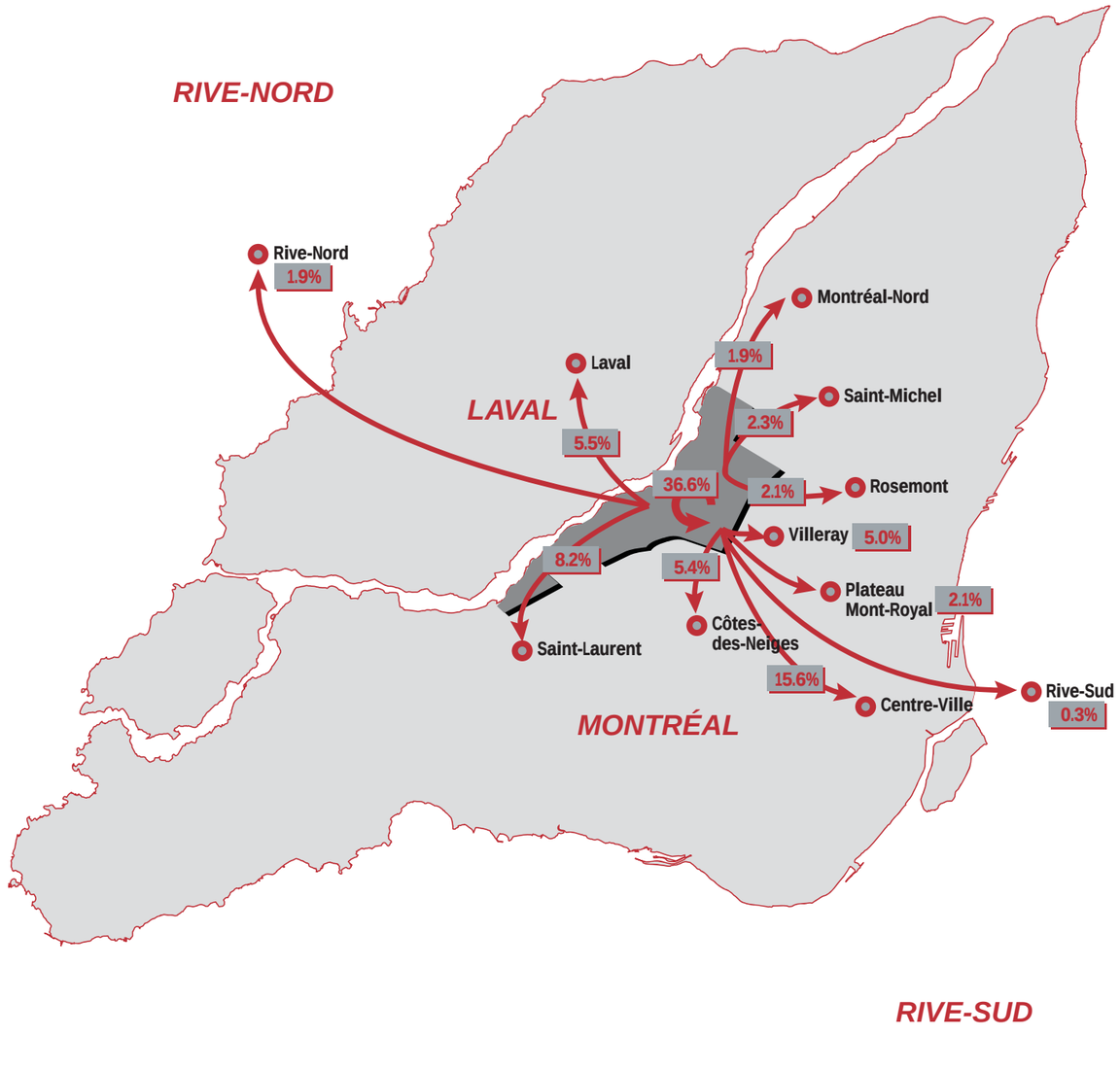
Déplacements	
Déplacements faits par les résidents	**273 251**
Déplacements internes	104 178
Résidents ne se déplaçant pas	21 373
Déplacements par personne	2,29

Source : Enquête Origine-Destination 2003, AMT

ORIGINES



DESTINATIONS



GENIVAR

M106599

Fond de carte: GENIVAR

Figure 2.6

Origines et destinations des déplacements
d'Ahunstic-Cartierville à la période de pointe du matin

Fig2-6_M106599_Origine-Destination_20070904.ai

2.2.4 Principaux générateurs

L'enquête origine-destination de 2003 permet de faire ressortir les principaux générateurs de déplacements de l'arrondissement. La présence de nombreux établissements institutionnels ainsi que de trois stations de métro attire de nombreux déplacements. La figure 2.8 présente les quinze plus importants générateurs de déplacements de l'arrondissement; elle montre bien que les grands générateurs se répartissent un peu partout sur l'ensemble du territoire de l'arrondissement. Ces générateurs se regroupent selon trois grandes catégories :

1. Établissements d'enseignement :

Parmi la quarantaine d'établissements d'enseignement présents sur le territoire de l'arrondissement, sept font partie des grands générateurs, dont le principal générateur : le cégep Ahuntsic qui, avec ses 8 700 déplacements quotidiens, dépasse de loin tous les autres. Le cégep Bois de Boulogne vient en deuxième place avec plus de 3 700 déplacements quotidiens suivi de près par le Collège Régina-Assumpta qui est l'école secondaire privée la plus fréquentée au Québec et qui génère près de 3 200 déplacements. Les autres écoles privées et écoles secondaires génèrent, quant à elles, entre 1 000 et 2 200 déplacements. La plupart de ces établissements sont situés dans l'est de l'arrondissement, soit dans les districts de Sault-au-Récollet et Saint-Sulpice.

2. Établissements de santé :

Deux établissements de santé de l'arrondissement font partie des principaux générateurs, soient l'hôpital du Sacré-Cœur avec plus 4 000 déplacements suivi de l'hôpital Fleury avec un peu plus de 1 000 déplacements.

3. Stations du métro :

Les trois stations de métro présentes dans l'arrondissement agissent à titre de point d'entrée et/ou de correspondance avec le métro. Elles sont pour ces raisons des générateurs de déplacements, sans être un lieu de destination finale en soi. Les stations de métro de l'arrondissement génèrent respectivement environ 1 100 déplacements pour les métros Sauvé et Crémazie et 3 150 pour le métro Henri-Bourassa. L'ouverture des nouvelles stations de métro à Laval et la réorganisation du réseau de surface à l'été 2007 ramèneront probablement l'achalandage du métro Henri-Bourassa à un niveau similaire aux deux autres.

En plus de ces générateurs, notons que le secteur commercial du Marché central génère plusieurs milliers de déplacements par jour. Lors de la réalisation de l'enquête Origine-Destination, près de 4 000 déplacements quotidiens y étaient associés. Le développement du secteur n'étant pas alors entièrement complété, ce nombre est appelé à croître.

Enfin, le centre Claude-Robillard fait partie des principaux générateurs de l'arrondissement avec plus de 2 000 déplacements par jour.

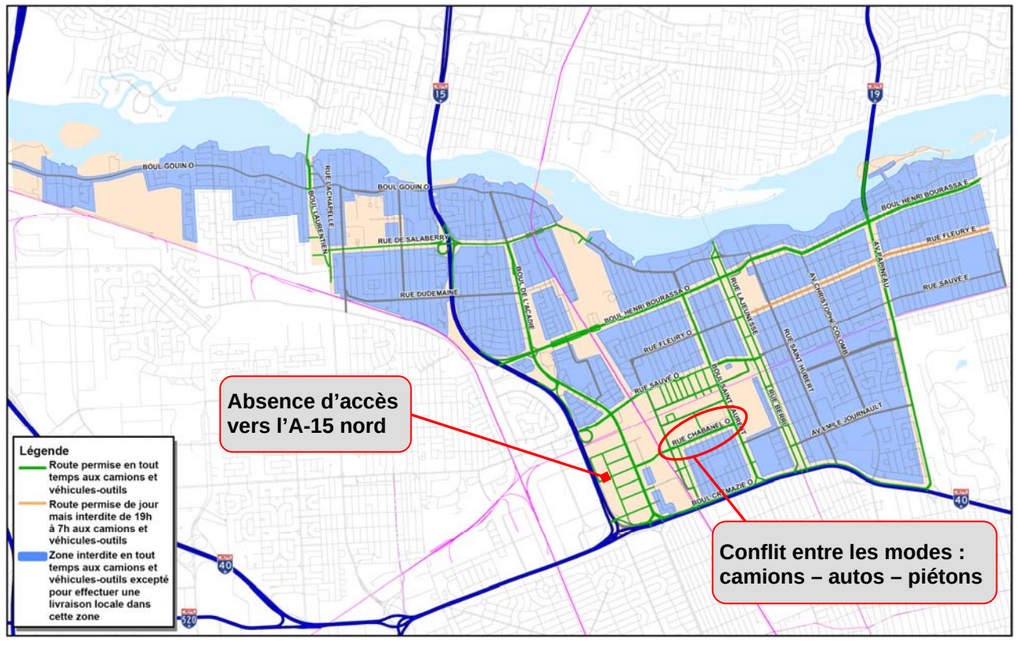
2.2.5 Transport des marchandises

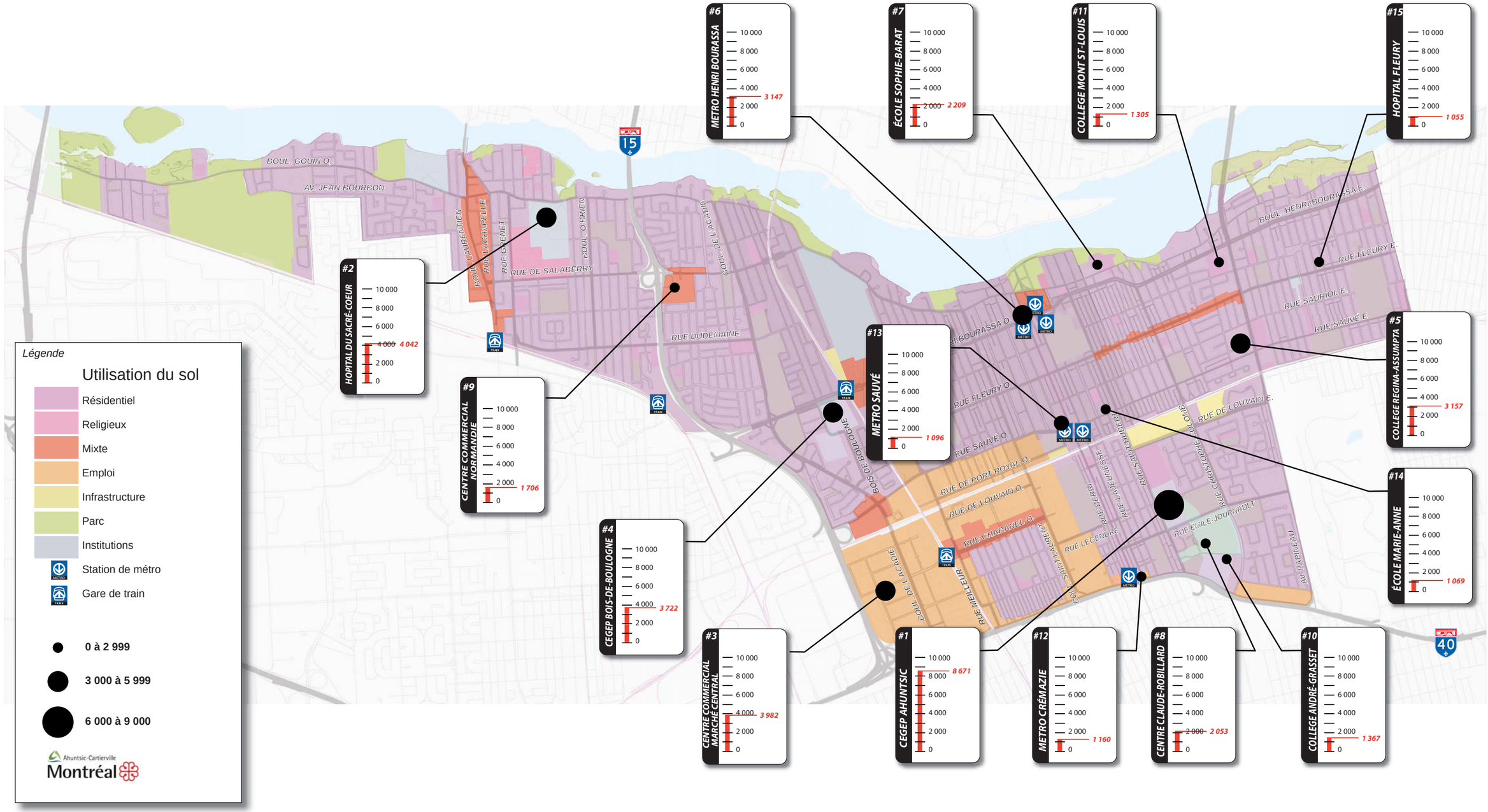
Le transport des marchandises est encadré par un réseau de routes permises au transit de camionnage. Dans l'arrondissement, quelques axes nord-sud et est-ouest, principalement des voies artérielles et collectrices, font partie du réseau de camionnage montréalais. La carte ci-bas illustre le réseau en vigueur. Un seul axe constitue une route uniquement permise de jour, soit la rue Fleury, à l'est de la rue Lajeunesse. Ce réseau semble être respecté des camionneurs, la proximité des pôles économiques des autoroutes 15 et 40 permettant de minimiser le transit de camionnage dans les rues locales.

Seuls deux secteurs subissent des irritants en lien avec la dynamique de transport des marchandises. L'absence d'accès vers l'autoroute 15 nord à partir du secteur du Marché central et de la rue Chabanel oblige les camionneurs à emprunter le boulevard de l'Acadie ou le boulevard Crémazie. Également, la mixité des usages sur la rue Chabanel crée des conflits entre les modes. La présence de nombreux camionneurs, automobilistes et piétons crée un milieu conflictuel nuisant, d'une part, à l'efficacité du transport des marchandises et, d'autre part, aux milieux de vie avoisinants.



Figure 2.7 Réseau de camionnage





Source: Enquête origine-destination 2003

GENIVAR

Figure 2.8

Localisation des principaux générateurs de déplacements
Arrondissement d'Ahuntsic-Cartierville

2.3 CIRCULATION ROUTIÈRE

2.3.1 Réseau routier

Le réseau routier de l'arrondissement est hiérarchisé en deux classes selon une fonctionnalité qui lui a été attribuée par règlement lors de la fusion municipale en décembre 2000, soit les artères et les rues. Les artères relèvent de la Ville de Montréal (central) alors que les rues relèvent de l'arrondissement.

Sur le terrain, on retrouve un classement du réseau plus varié :

- les **autoroutes** avec les échangeurs, relevant du MTQ, jouent un rôle important dans le milieu. Dans l'arrondissement, trois autoroutes sont présentes, soient l'autoroute des Laurentides (A-15), l'autoroute Papineau (A-19) et l'autoroute Métropolitaine (A-40). Ces autoroutes, dont l'A-15 et l'A-40, sont les plus achalandées de la province; elles contribuent peu aux déplacements internes à l'arrondissement, mais relient le secteur au bassin de Laval (plus de 300 000 habitants) et de la couronne nord (plus de 400 000 habitants), soit 25 % de la population du Grand Montréal. Par ailleurs, les huit entrées-sorties donnant accès à l'arrondissement sont très utilisées par les résidents et travailleurs de l'arrondissement.
- les **artères**, relevant du central, constituent la colonne vertébrale du réseau routier de l'arrondissement, car elles visent à faciliter l'écoulement de la circulation. Le réseau artériel de l'arrondissement est constitué de cinq artères dans le sens est-ouest et de huit artères dans le sens nord-sud totalisant 50 km. Les artères de l'arrondissement permettent généralement de franchir les barrières dans la trame urbaine que sont les autoroutes, les voies ferrées et la rivière des Prairies.
- les **collectrices** identifiées par l'arrondissement ont une fonction d'égale importance entre l'écoulement de la circulation, issue des rues locales transversales et vers les artères, et l'accès aux propriétés et commerces riverains. Les collectrices viennent ramifier davantage la grille des autoroutes et artères et en relier certaines entre elles, pour une plus grande connectivité des déplacements motorisés dans l'arrondissement. Dans Ahuntsic-Cartierville, les collectrices, totalisant environ 40 km, sont principalement d'orientation nord-sud et peu d'entre elles permettent de franchir les barrières présentes.
- les autres rues complètent le **réseau local** de l'arrondissement avec plus de 210 km. En principe, dans les rues locales, l'écoulement de la circulation est d'importance secondaire, l'accès aux propriétés résidentielles étant la principale fonction de ces rues. Le réseau local est rattaché à divers liens de divers niveaux hiérarchiques sur le territoire de l'arrondissement.

Un réseau local enclavé

L'arrondissement d'Ahuntsic-Cartierville subit de nombreuses coupures dans sa trame urbaine, tel que démontré à la figure 2.9; une frontière naturelle est aussi créée par la rivière des Prairies; les frontières de l'arrondissement sont également bien tranchées par la présence de deux autoroutes et des voies ferrées.



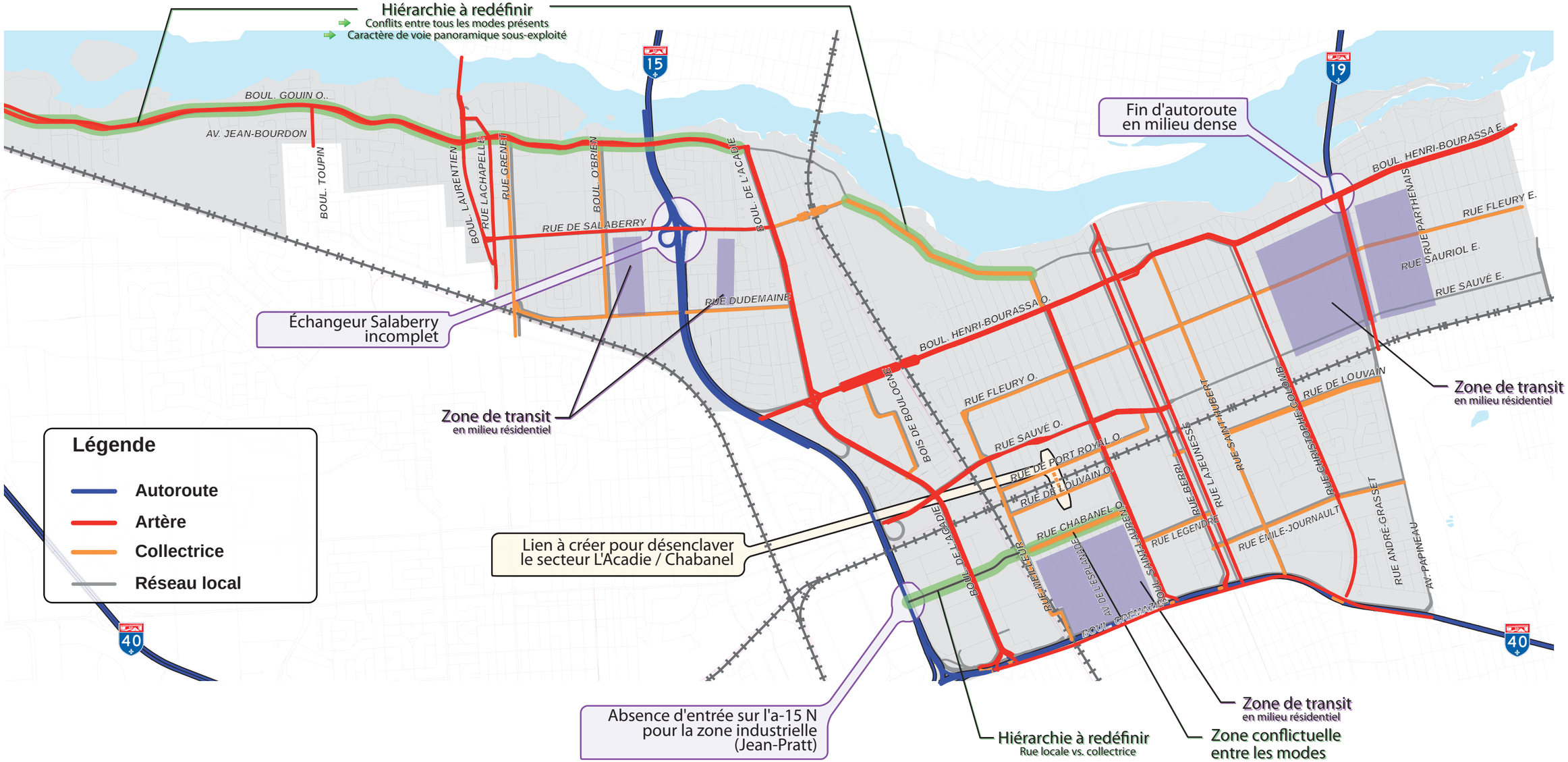
Figure 2.9 Coupures dans la trame urbaine des principaux axes de traversée

La rivière des Praires constitue la principale barrière géographique de l'arrondissement. Cinq des six ponts permettant la liaison routière avec Laval sont situés sur le territoire de l'arrondissement et un autre situé à proximité de sa frontière ouest. Parmi ces liaisons inter rives, on compte deux ponts autoroutiers, soient les ponts de l'A-15 (Médéric-Martin) et de l'A-13 (Louis-Bisson), ainsi que trois ponts se rattachant à cinq artères, soit :

- Dans le district de Bordeaux-Cartierville : le pont Lachapelle se raccordant au boulevard Laurentien et à la rue Lachapelle;
- Dans le district d'Ahuntsic : le pont Viau se rattachant aux rues Berri et Lajeunesse;
- Dans le district Sault-au-Récollet : le pont Papineau-Leblanc se rattachant à la rue Papineau.

Les chemins de fer constituent une contrainte majeure pour le réseau routier d'Ahuntsic-Cartierville. Les trois voies ferrées (dont deux du CN et une du CP) scindent l'arrondissement en plusieurs portions créant ainsi de nombreuses zones enclavées qui rendent les itinéraires discontinus vers l'extérieur comme vers l'intérieur de l'arrondissement, ajoutant ainsi à la trame discontinue du réseau routier.

Les autoroutes créent un impact majeur sur le développement de l'arrondissement. On peut observer une illustration probante de ce fait au marché Central qui se situe à la croisée de l'autoroute Métropolitaine (A-40) et de l'autoroute des Laurentides (A-15). Les échangeurs d'autoroutes tombent parfois dans des milieux bâtis de l'arrondissement avec plus ou moins d'efficacité; ils sont à la fois pratiques pour les résidents pour sortir de l'arrondissement ou y revenir et moins pratiques aux heures de pointe qui se produisent 2 fois par jour et 250 jours par année. Ces deux éléments autoroutiers majeurs agissent, tout comme le réseau ferroviaire, à titre de contrainte majeure qui enclave des secteurs résidentiels.



GENIVAR

Figure 2.10
Hiérarchie du réseau routier et principaux secteurs conflictuels
Arrondissement d'Ahuntsic-Cartierville

M106599 Fond de carte: GENIVAR

Fig2-10_M106599_Hierarchie_Secteurs_20090501.ai

La section surélevée de l'autoroute Métropolitaine permet une plus grande connectivité nord-sud dans la trame de rue, mais le croisement du boulevard Crémazie et de la structure de l'autoroute crée une zone de franchissement pour le moins conflictuelle.

Selon les fonctions du réseau routier de l'arrondissement, la hiérarchie en place semble être juste et répondre aux besoins; la grande majorité des axes identifiés en tant qu'artères et collectrices remplissant leur rôle respectif, sauf le boulevard Gouin à l'ouest du boulevard de l'Acadie (artère). La figure 2.10 de la page précédente met en relief la hiérarchie présente.

2.3.2 Sécurité

Dans le cadre du projet de mise aux normes des feux de circulation de plus de six cents intersections traitées sur tout le territoire de la Ville, une cinquantaine d'intersections ont été identifiées comme étant les plus accidentogènes. Des interventions ont été réalisées pour la plupart de ces intersections entre 2005 et 2007 ou sont prévues, dont six intersections dans l'arrondissement d'Ahuntsic-Cartierville, soient :

- Papineau / Fleury
- Papineau / Sauvé
- Acadie / Sauvé (réaménagement non réalisé à ce jour)
- Saint-Hubert / Fleury
- Papineau / François H-Prévost
- Christophe-Colomb / Sauriol

En 2005, la Direction de la santé publique de Montréal a fait une analyse approfondie de tous les lieux où une intervention ambulancière a été effectuée entre 1999 et 2003, soit sur une période de cinq ans sur l'ensemble du territoire montréalais, incluant une analyse par arrondissement et par type de blessé (piéton, cycliste, occupant de véhicules à moteur)[4]. Globalement, il est ressorti de l'étude que plus de la moitié (58 %) des blessés sont situés aux intersections. Par ailleurs, la majorité des intersections où ont lieu des collisions présentent généralement peu de blessés, soit respectivement 85% des intersections pour les blessés piétons, 91 % pour les cyclistes et 58 % pour les occupants de véhicules motorisés.

L'arrondissement d'Ahuntsic-Cartierville fait généralement partie des arrondissements comptant le plus d'accidents en nombre absolu, tout juste après les arrondissements centraux. Toutefois, en proportion du nombre d'intersections sur le territoire, la position de l'arrondissement s'améliore grandement. Le tableau ci-après permet de situer l'arrondissement par rapport aux autres.

Tableau 2.4 Sommaire des statistiques des usagers blessés de la route, arrondissement d'Ahuntsic-Cartierville, 1999-2003

	Piétons		Cyclistes		Occupants de véhicule		Tous	
	Nb. / %	rang	Nb. / %	rang	Nb. / %	rang	Nb. / %	rang
Nombre de blessés	315	7ème	229	8ème	2 294	4ème	2918	4ème
Nombre d'intersections avec blessés	130	7ème	95	8ème	300	5ème	-	-
Proportion d'intersections avec blessés	12%	11ème	9%	14ème	27%	9ème	-	-

Source : Direction de la santé publique de Montréal (2005). Traitement : GENIVAR (2007)

Avec la localisation des lieux d'accidents, la relation entre les lieux de blessés de la route par rapport à la hiérarchie routière en place a été réalisée dans le cadre du présent mandat. Le

tableau 2.4 et la figure 2.11 présentent la distribution de ces accidents sur la période de 1999-2003 par rapport aux modes actifs que sont les piétons et les cyclistes. On remarque d'abord que les approches avec plus de 3 accidents se situent essentiellement aux carrefours de deux artères. Également, plus de 60 % des lieux d'accidents sont situés aux abords d'une artère. L'interface entre le réseau routier artériel et le réseau routier local (comprenant les collectrices et les rues locales) s'avère l'un des éléments parmi les plus importants pour améliorer la sécurité routière dans l'arrondissement.

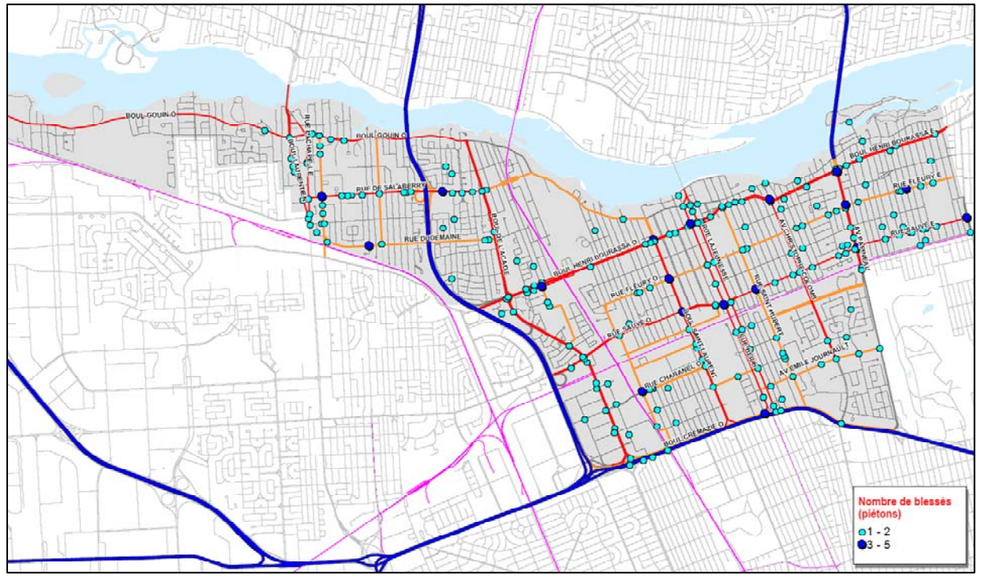
Par ailleurs, il est important de relever que certains districts présentent presque autant de lieux d'accidents sur le réseau local que sur le réseau artériel, soient les districts Saint-Sulpice et Sault-au-Récollet, sans toutefois présenter de zones ou secteurs de concentration des accidents.

Pour ce qui est des occupants blessés à bord de véhicules motorisés, le grand nombre d'accidents rendait difficile la reproduction de la carte de la Direction de la santé publique de Montréal. Il en ressort toutefois que la très grande majorité des accidents sont localisés le long du réseau artériel, les rues collectrices venant en second. Les intersections présentant le plus de blessés, piétons, cyclistes et occupants de véhicules à moteur ont permis d'identifier les intersections à sécuriser en priorité à la section 3.2.6 du plan de circulation locale.

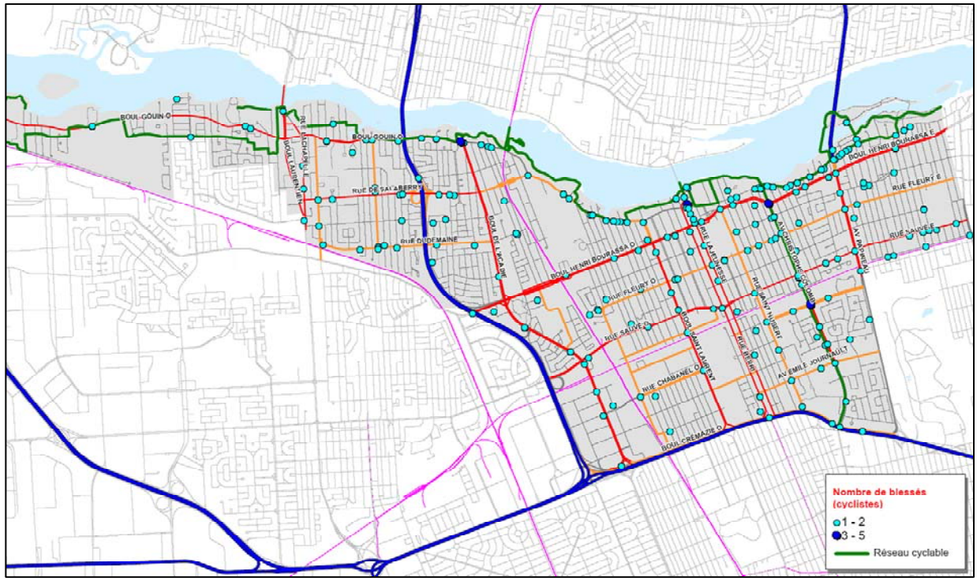
[4] Source : Direction de la santé publique, Agence de la santé et des services sociaux de Montréal (2005), Distribution géographique des blessés de la route sur l'île de Montréal (1999-2003), Cartographie pour les 27 arrondissements, Dr Patrick Morency, Marie-Soleil Cloutier, 158 pages.

Figure 2.11 Distribution des usagers blessés de la route, 1999-2003

a) Distribution des piétons blessés, 1999-2003



b) Distribution des cyclistes blessés, 1999-2003



Source : Direction de la Santé publique de Montréal (2005). Traitement : GENIVAR (2007)

Tableau 2.5 Distribution des accidents piétons et cyclistes blessés dans l'arrondissement d'Ahuntsic-Cartierville, 1999-2003

		Piétons				Cyclistes			
District	**Localisation**	**Nb. sites 1-2 blessés**	**Nb. sites 3-5 blessés**	**Total**		**Nb. sites 1-2 blessés**	**Nb. sites 3-5 blessés**	**Total**	
Ahuntsic	Artère-Artère	4	3	7	*14 %*	4	3	7	*14 %*
	Artère-Collectrice	7	4	11	*22 %*	7	4	11	*22 %*
	Artère-Locale	17		17	*34 %*	17		17	*34 %*
	Collectrice-Collectrice	1		1	*2%*	1		1	*2 %*
	Collectrice-Locale	8		8	*16%*	8		8	*16%*
	Locale-Locale	6		6	*12 %*	6		6	*12%*
	Total	**43**	**7**	**50**		**43**	**7**	**50**	
Bordeaux-Cartierville	Artère-Artère	6		6	*12 %*	6		6	*12 %*
	Artère-Collectrice	2	1	3	*6 %*	2	1	3	*6 %*
	Artère-Locale	22	1	23	*46 %*	22	1	23	*46 %*
	Collectrice-Collectrice	4		4	*8 %*	4		4	*8 %*
	Collectrice-Locale	6	1	7	*14 %*	6	1	7	*14 %*
	Locale-Locale	6		6	*12 %*	6		6	*12 %*
	Total	**46**	**3**	**49**		**46**	**3**	**49**	
Saint-Sulpice	Artère-Artère	3		3	*6 %*	3		3	*6 %*
	Artère-Collectrice	11	1	12	*24 %*	11	1	12	*24 %*
	Artère-Locale	17		17	*34 %*	17		17	*34 %*
	Collectrice-Collectrice	3	1	4	*8 %*	3	1	4	*8 %*
	Collectrice-Locale	14		14	*28 %*	14		14	*28 %*
	Locale-Locale	12		12	*24 %*	12		12	*24 %*
	Total	**60**	**2**	**62**		**60**	**2**	**62**	
Sault-au-Récollet	Artère-Artère	5	3	8	*16 %*	5	3	8	*16 %*
	Artère-Collectrice	3	2	5	*10 %*	3	2	5	*10 %*
	Artère-Locale	24		24	*48%*	24		24	*48%*
	Collectrice-Locale	10	1	11	*22 %*	10	1	11	*22 %*
	Locale-Locale	18		18	*36 %*	18		18	*36 %*
	Total	**60**	**6**	**66**		**60**	**6**	**66**	
Grand Total		**209**	**18**	**227**		**209**	**18**	**227**	

Source : Direction de la santé publique de Montréal (2005). Traitement : GENIVAR (2007)

Enfin, les résultats démontrent que les interventions visant la sécurisation d'une intersection ou d'une rue en particulier, même si elles sont appropriées et bénéfiques localement, ne peuvent pas diminuer significativement le nombre de blessés pour tout l'arrondissement. La dispersion des sites impliqués confirme la pertinence de mesures s'appliquant à l'ensemble d'une zone, voire de l'arrondissement pour améliorer la sécurité routière.

Puisque l'insécurité routière affecte d'abord les modes actifs que sont les piétons et les cyclistes, en les dissuadant d'utiliser ces modes bénéfiques pour la santé, on se doit de remettre en question les stratégies actuelles de prévention et la prépondérance de l'automobile dans nos milieux de vie. C'est sous cet angle que les solutions d'apaisement de la circulation et de sécurisation des quartiers seront abordées dans le plan de circulation locale.

2.3.3 Stationnement sur rue

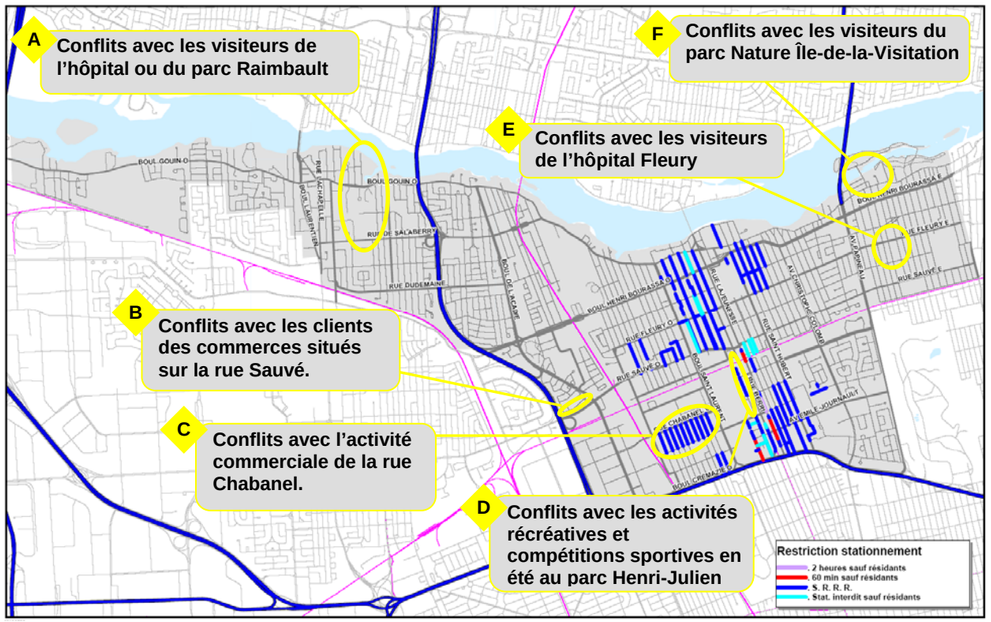
Le stationnement sur rue est généralement permis en tout temps en bordure des rues d'Ahuntsic-Cartierville, à l'exception de certains tronçons de rues situées dans les districts de Saint-Sulpice et d'Ahuntsic où se retrouvent des restrictions de stationnement. Le stationnement sur rue réservé aux résidents (SRRR) vise à faciliter l'accès à des unités de stationnement sur rue dans des secteurs situés à proximité d'importants générateurs d'affluence (stations de métro, artères commerciales, etc.) par l'émission de permis de stationnement annuels aux résidents de ces secteurs.

Selon les plaintes des résidents et les responsables de l'arrondissement, six zones connaissent des conflits de stationnement entre les résidents et les travailleurs ou les visiteurs de certains générateurs :

A) Zone définie par les rues entourant l'hôpital du Sacré-Cœur et celles bordant le parc Raimbault dans Cartierville.
B) Rue Alice-Nolin (stationnement par les clients des commerces avoisinants);
C) Secteur résidentiel au sud de la rue Chabanel;
D) Rue Saint-Denis, entre les rues Legendre et Louvain le long du parc Henri-Julien;
E) Zone ceinturant l'hôpital Fleury;
F) Abords du parc Nature Île-de-la-Visitation.

La figure ci-bas illustre les restrictions de stationnement en vigueur actuellement dans l'arrondissement ainsi que les deux zones de conflits identifiées.

Figure 2.12 Restrictions de stationnement en vigueur et problèmes observés



Source : Arrondissement d'Ahuntsic-Cartierville (2007), Traitement : GENIVAR (2007)

2.3.4 Mesures d'apaisement de la circulation

L'arrondissement d'Ahuntsic-Cartierville fait face à un paradoxe en matière de transport et de circulation. D'une part, on y retrouve de nombreux ménages sans voiture (30% des ménages) et, d'autre part, ses résidents subissent quotidiennement les impacts néfastes associés à l'augmentation de la circulation automobile et du transit. Le bruit, la pollution et les accidents sont les impacts les plus connus. Un effet pervers de ces impacts est celui sur les usagers des modes plus actifs qui, se sentant de moins en moins en sécurité, changent leurs habitudes, accroissant de fait le phénomène nuisible.

Actuellement, quelques mesures d'apaisement de la circulation sont présentes sur le territoire de l'arrondissement d'Ahuntsic-Cartierville. Toutefois, ces mesures semblent avoir été implantées pour répondre à des besoins précis, soit à un carrefour ou dans une rue, pour répondre à une problématique de sécurité particulière ou pour répondre à des demandes ponctuelles de citoyens. Cette situation est d'ailleurs similaire à celle observée dans les autres arrondissements de Montréal. En effet, une étude réalisée en 2006 par le Conseil régional de l'environnement de Montréal (CRE-Montréal) montre que la plupart des mesures recensées à Montréal ne font pas partie d'une planification à l'échelle d'un quartier et encore moins à celle d'un arrondissement.[5] Dans le cadre de cette étude, six mesures présentes dans l'arrondissement d'Ahuntsic-Cartierville ont été recensées. Issues principalement de demandes de citoyens, elles visent une réduction du transit et de la vitesse automobile. Règle générale, les objectifs semblent atteints suite à l'implantation des mesures.

Les visites de terrain réalisées pour la préparation du présent plan ont permis de recenser plusieurs autres mesures d'apaisement de la circulation dans l'arrondissement qui semblaient également répondre à des problématiques ponctuelles. La figure 2.13 identifie certaines de ces mesures et leur localisation. Parmi les mesures les plus couramment observées :

- Quelques mesures permanentes : avancées de trottoirs, fermeture de terre-plein, fermeture de rue partielle, dos d'âne allongé;
- Mesures temporaires ou semi-permanentes : fermeture partielle de rue avec bollards; passage piéton en zone scolaire;
- Marquage au sol : terre-plein central, réduction de largeur de chaussée;
- Signalisation : changement de direction de rue (sens unique), interdiction de virage.

La mesure la plus connue est sans doute celle qui a été implantée au début des années 80 avec des avancées de trottoirs intercalées (figure 2.13-a) le long de la rue Fleury entre les rues Saint-Hubert et Papineau. Mises en place lors de la création de la Promenade Fleury, le projet visait la création d'un mail semi-piétonnier où l'objectif premier n'était pas de contraindre l'automobiliste, mais plutôt de favoriser le confort et la sécurité du piéton.

La Promenade Fleury : un exemple à suivre…

Après plus de 20 ans d'existence, l'aménagement de la rue Fleury semble toujours porter fruit. En 2002, un sondage mené auprès des usagers de la Promenade Fleury a montré que 70 % des usagers résident dans le quartier et que seulement 25 % s'y rendent en voiture. Par ailleurs, la Promenade inspire un sentiment de sécurité très élevé : 94 % des usagers la trouvent sécuritaire.

5 CRE-MONTRÉAL (2006), Répertoire des mesures d'apaisement de la circulation dans sept arrondissements de Montréal, par Stéfanie Tremblay, 44 pages.

Mesures permanentes

a) Avancée de trottoir



b) Fermeture de rue partielle en béton



c) Îlot central



d) Dos d'âne allongé



Mesures temporaires

e) Fermeture de rue partielle en bollard



f) Passage piéton



g) Passage piéton



h) Chaussée partagée



i) Marquage central



j) Réduction de la largeur de la chaussée par du marquage central (4m)



k) Marquage au sol



GENIVAR

M106599 Fond de carte: GENIVAR

Figure 2.13
Mesures actuelles d'apaisement de la circulation
Arrondissement d'Ahunstic-Cartierville

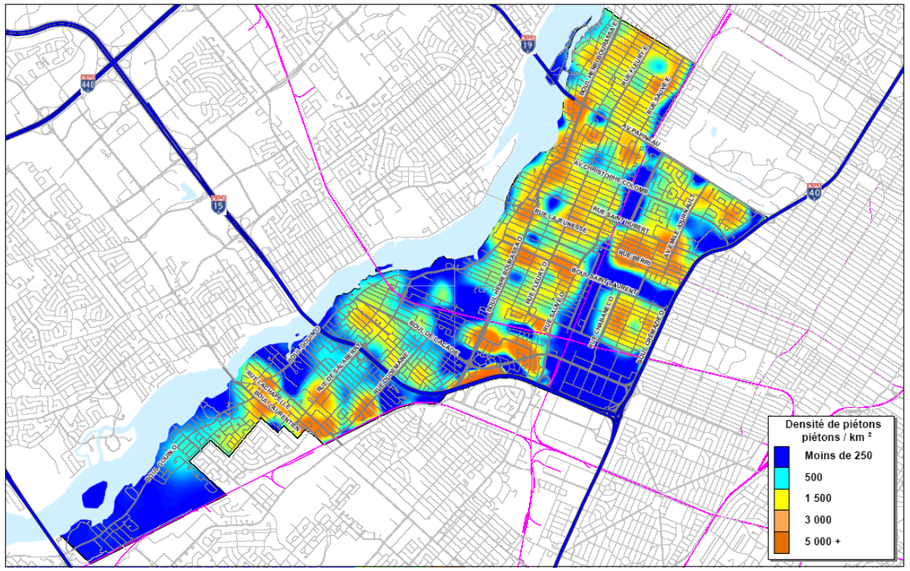
Fig2-13_M106599_Mesures_Appaisement_Actuelles_20090119.ai

2.4 MODES ACTIFS DE TRANSPORT

Les modes actifs de déplacements retrouvent de plus en plus leur place dans la planification des déplacements, souvent en complémentarité avec le transport collectif. Oubliée trop longtemps par la préoccupation d'une plus grande efficacité dans les déplacements motorisés, la part des modes actifs de déplacement a diminué au fil des dernières décennies. Pourtant, ces modes contribuent à la qualité de vie et à la santé des collectivités, ce pour quoi leur importance refait tout naturellement surface en ce début de siècle.

Dans l'arrondissement d'Ahuntsic-Cartierville, les modes actifs et le transport collectif constituent un mode de transport significatif, surtout dans les secteurs présentant une certaine densité résidentielle et près des principaux axes de transport collectif, tel que l'illustre la figure ci-bas.

Figure 2.14 Densité de population utilisant la marche et le transport collectif



Source : Statistique Canada, Recensement 2001, Traitement : GENIVAR (2007)

2.4.1 Pôles de déplacements locaux

Outre les déplacements visant l'accès au transport collectif, il s'avère intéressant de relever la localisation des pôles d'attraction locaux pouvant justifier le développement d'axes de déplacements à privilégier pour les modes actifs où on peut mettre l'accent sur la sécurité et l'espace alloué à ces modes. Parmi les pôles à considérer, notons :

- Parcs et espaces verts;
- Rues commerciales et autres pôles commerciaux;
- Stations de métro et gares de train;
- Résidences pour personnes âgées;
- Établissements scolaires;
- Établissements de soins de la santé;
- Bibliothèques et autres établissements culturels;
- Lieux d'activité et centres communautaires;
- Piscines et arénas;
- Ressources municipales.

La légende suivante dresse une liste des générateurs de déplacements piétons présentés à la figure 2.15.

Légende

Bibliothèques et établissements culturels
1 Bibliothèque d'Ahuntsic
2 Bibliothèque de Cartierville
3 Bibliothèque de Salaberry
4 Maison de la culture d'Ahuntsic-Cartierville
5 Maison du Pressoir
6 Maison du Meunier

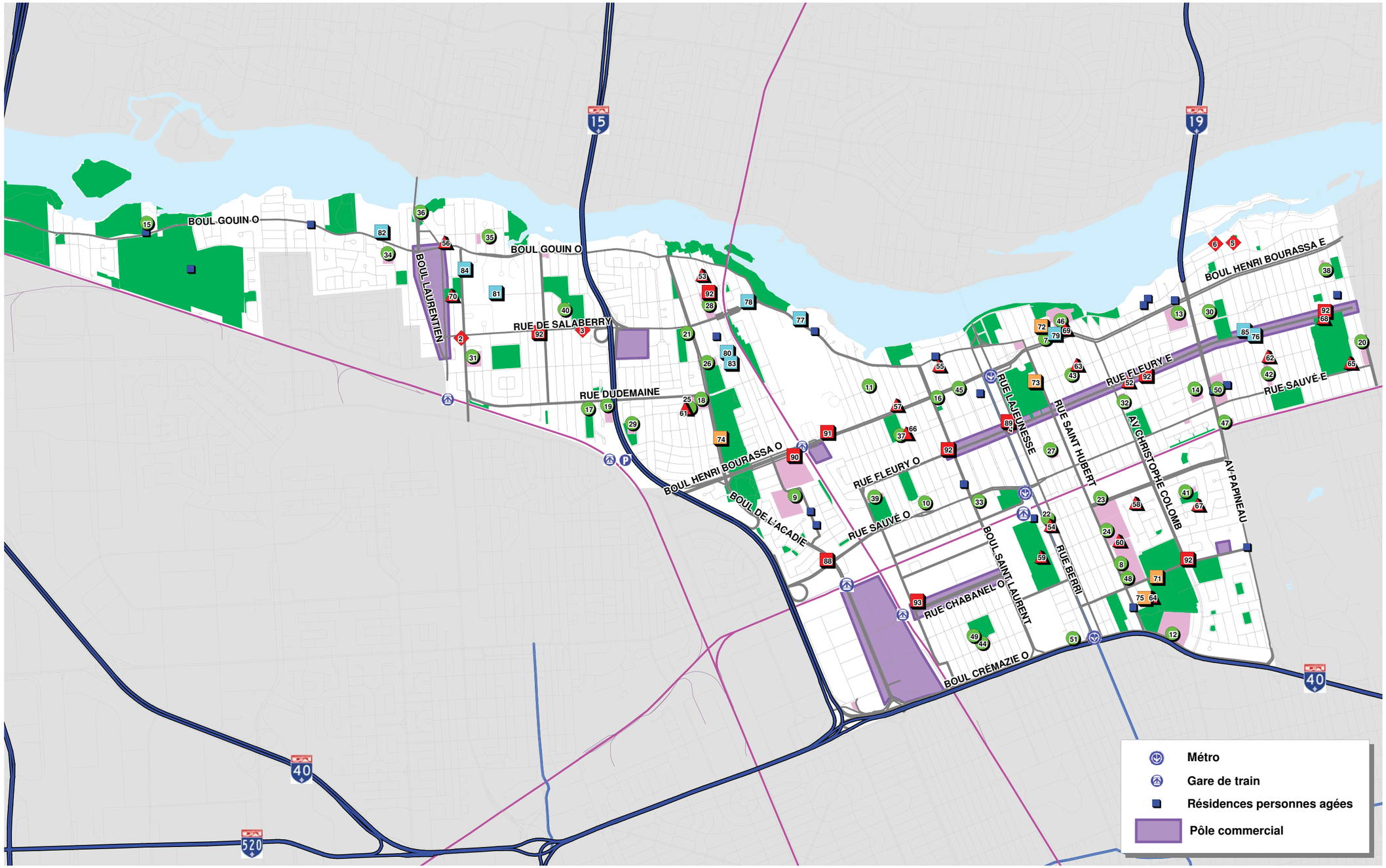
Établissements scolaires
7 Académie Maria Montessori de Montréal
8 Cégep d'Ahuntsic
9 Cégep Bois-de-Boulogne
10 Centre François-Michelle
11 Centre Pédagogique Lucien Guilbault
12 Collège André-Grasset
13 Collège Mont-Saint-Louis
14 Collège Regina Assumpta
15 Collège Sainte-Marcelline
16 École Ahuntsic
17 École Alice-Parizeau
18 École arménienne Sourp Hagop
19 École Atelier
20 École Augustin-Roscelli inc.
21 École au Jardin-Bleu
22 École Christ-Roy
23 École Dominique-Savio
24 École Euréka
25 École Évangeline
26 École Fernand-Séguin
27 École François-de-Laval
28 École Gilles-Vigneault
29 École La Dauversière
30 École La Visitation
31 École Louisbourg
32 École Louis-Colin
33 École Marie-Anne
34 École Montessori Ville-Marie (campus Cartierville
35 École Pasteur (pavillon Kahil-Gibran)
36 École Pasteur (pavillon Victor-Hugo)
37 École Saint-André-Apôtre
38 École Saint-Antoine-Marie-Claret
39 École Saint-Benoit
40 École Sainte-Odile
41 École Saint-Isaac-Jogues
42 École Saints-Martyrs-Canadiens
43 École Saint-Paul-de-la-Croix
44 École Saint-Simon-Apôtre
45 École secondaire Duval
46 École Sophie-Barat
47 École-Vanguard Québec ltée
48 Institut des communications graphiques du Québec
49 John Caboto School
50 St. Pius X High School
51 St. Raphaël Centre

Lieux d'activités
52 Centre Berthiaume-Du Tremblay
53 Centre Bois-de-Boulogne
54 Centre Christ-Roy
55 Centre communautaire d'Ahuntsic
56 Centre culturel de Cartierville
57 Centre de l'Union des familles d'Ahuntsic
58 Centre des jeunes de Saint-Sulpice
59 Centre Henri-Julien
60 Centre jeunesse de Montréal
61 Centre l'Acadie
62 Centre Saint-Martyrs-Canadiens
63 Centre Saint-Paul-de-la-Croix
64 Complexe sportif Claude-Robillard
65 Chalet des Hirondelles
66 Église Saint-André-Apôtre
67 Maison Berthe-Louard
68 Maison des Hirondelles
69 Maison des jeunes d'Ahuntsic
70 Maison des jeunes de Bordeaux-Cartierville

Piscines et arénas
71 Piscine du complexe
72 Piscine Sophie-Barat
73 Aréna Ahuntsic
74 Aréna Marcelin-Wilson
75 Aréna Michel-Normandin

Soins de la santé
76 Centre hospitalier Fleury
77 Hôpital Notre-Dame-de-la-Merci
78 Centre métropolitain de chirurgie plastique inc.
79 CLSC Ahuntsic
80 CLSC Bordeaux-Cartierville
81 Hôpital du Sacré-Cœur de Montréal
82 Hôpital du Sacré-Cœur de Montréal (pavillon Albert-Prévost)
83 Hôpital Saint-Joseph-de-la-Providence
84 Manoir Cartierville
85 Manoir Fleury

Ressources municipales
86 Bureau Tandem Montréal
87 Carrefour Jeunesse Emploi
88 Centre local d'emploi d'Ahuntsic
89 Centre local d'emploi Fleury
90 Éco-centre l'Acadie
91 Cours de la voirie municipale
92 Éco-Quartier
93 Bureau d'arrondissement



GENIVAR

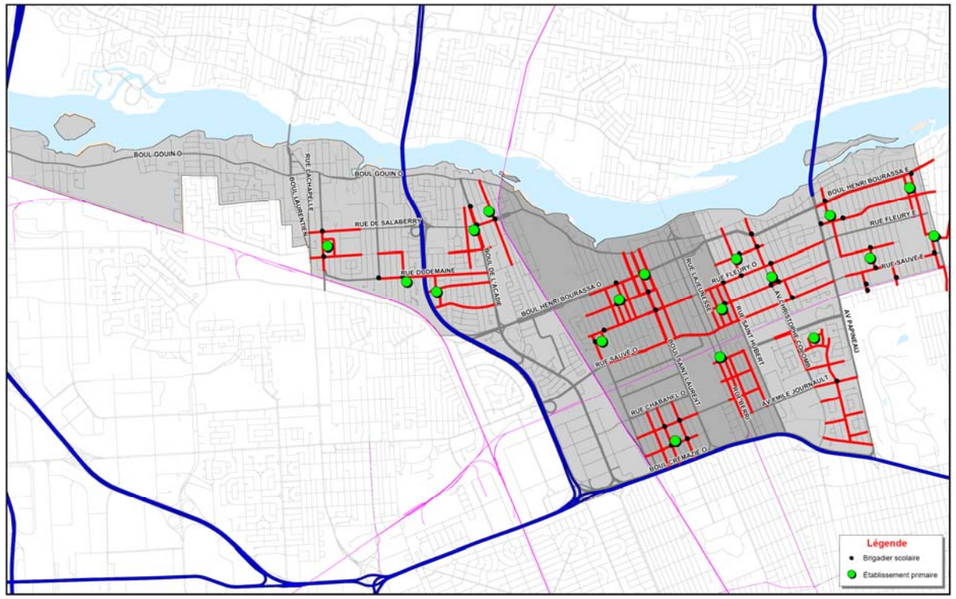
Figure 2.15

Principaux générateurs de déplacements de proximité
Arrondissement d'Ahuntsic-Cartierville

Corridors scolaires

Les corridors scolaires sont les rues désignées pour acheminer les enfants se déplaçant à pied à l'école de manière sécuritaire et où ils peuvent traverser les principales intersections sous la supervision d'un brigadier tout au long de l'année scolaire. Bien que ces corridors soient actuellement reconnus par l'arrondissement, la signalisation de ces derniers est déficiente. En effet, on ne retrouve pas de signalisation spécifique aux corridors scolaires qui permettrait aux enfants d'identifier clairement le circuit à emprunter et surtout aux automobilistes d'augmenter leur vigilance et de diminuer leur vitesse dans ces corridors. Fait à remarquer, quelques arrondissements et villes limitrophes ont signalé leurs corridors scolaires, dont Saint-Laurent et la ville de Mont-Royal. La figure ci-bas présente les corridors scolaires de l'arrondissement.

Figure 2.16 Corridors scolaires présents dans l'arrondissement



Source: Postes de police de quartier 10, 27 et 28 (2007). Traitement : GENIVAR (2007)

La présence des corridors scolaires a été prise en compte pour l'élaboration du plan de circulation locale pour le développement des secteurs prioritaires, pour l'implantation de mesures de modération de la circulation, ainsi que pour l'identification du réseau piétonnier local.

2.4.2 Réseau cyclable

L'arrondissement d'Ahuntsic-Cartierville dispose d'un réseau cyclable de 23 km, soit 6 % du réseau cyclable montréalais qui faisait, en 2007, 380 kilomètres. Le réseau de l'arrondissement est composé de 15 km de piste cyclable, 3 km de bande cyclable et 5 km de chaussée désignée. Deux axes existent actuellement, soit la voie cyclable suivant l'axe du boulevard Gouin et la piste cyclable le long de l'avenue Christophe-Colomb.

Axe Gouin : Cet axe cyclable traverse d'est en ouest l'arrondissement. De vocation panoramique, il ne permet que marginalement de mettre en lien les pôles d'attraction locaux de l'arrondissement. Par ailleurs, l'aménagement parfois en piste, parfois en bande ou en chaussée désignée présente de nombreuses sections problématiques, voire déficientes.

Axe Christophe-Colomb : Une piste cyclable multifonctionnelle dans l'axe nord-sud est située en bordure de l'avenue Christophe-Colomb. Cet axe fait partie de la Route Verte 1 et donne accès vers le centre-ville de Montréal, au sud, et à Laval, au nord, via la piste cyclable sur le boulevard Gouin jusqu'au pont ferroviaire. Par ailleurs, notons que cette piste donne accès à certains des pôles locaux d'Ahuntsic, dont la rue Fleury, le centre Claude-Robillard et le cégep d'Ahuntsic.

La figure 2.17 illustre le réseau cyclable actuel, ses principales lacunes et les potentiels de développement déjà connus.

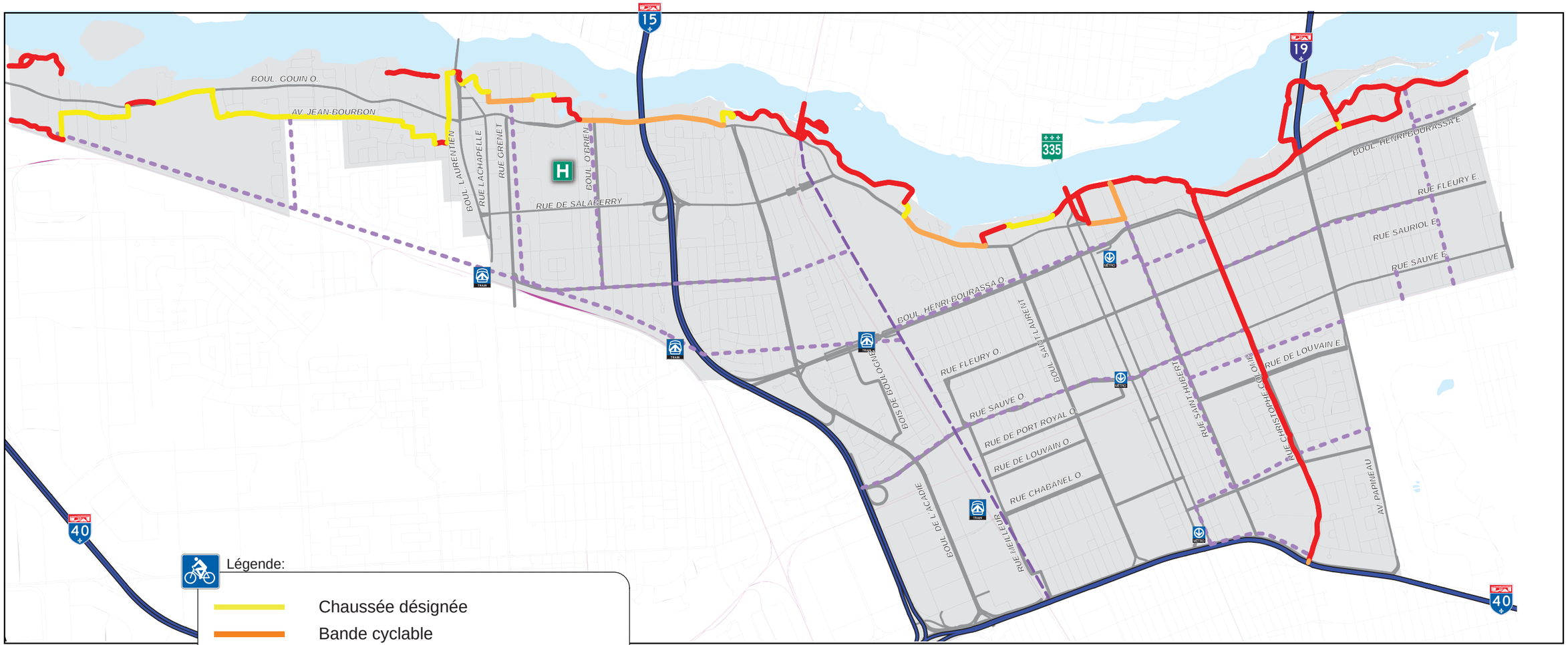
Lacunes du réseau

Quelques lacunes au réseau cyclable actuel se doivent d'être relevées. D'entrée de jeu, on constate que le réseau cyclable actuel ne peut répondre aux besoins de déplacements locaux dans l'arrondissement. L'axe est-ouest cyclable majeur qu'est le boulevard Gouin, situé à la limite nord de l'arrondissement est relativement éloigné des densités de population et des pôles locaux animant la vie de quartier dans l'ensemble de l'arrondissement. Par exemple, les résidents des districts d'Ahuntsic et de Sault-au-Récollet, dont les pôles de quartier sont principalement localisés le long de la rue Fleury et du boulevard Henri-Bourassa, n'ont pas intérêt à se rendre sur la piste cyclable sur le boulevard Gouin pour atteindre ces destinations. Également, certains secteurs particulièrement enclavés n'ont actuellement pas accès à des pistes cyclables. C'est le cas des quartiers résidentiels situés au centre de l'arrondissement.

Par ailleurs, la distribution des cyclistes blessés (voir la figure 2.11b de la page 15) montre que certaines rues et artères semblent être davantage utilisées par les cyclistes, sans que des aménagements spécifiques pour ces derniers ne soient mis en place. Ainsi, les axes est-ouest qui ressortent sont les rues Salaberry, Dudemaine, Fleury, Sauvé, Prieur et Henri-Bourassa, en plus de la piste sur le boulevard Gouin. Pour les axes nord-sud, peu se distinguent à part l'avenue Christophe-Colomb au niveau des accidents. Les rues Berri et Lajeunesse ressortent suivi des boulevards Saint-Laurent et de l'Acadie.

Croissance du réseau

La Ville de Montréal prévoit doubler le nombre de kilomètres de voies cyclables au cours des prochaines années. Dans son plan de transport, plusieurs axes ont été identifiés dans l'arrondissement d'Ahuntsic-Cartierville. Bien que cette proposition quadrille l'arrondissement, il est important de s'assurer que les axes identifiés relient les principaux pôles locaux, permettent la constitution d'un véritable réseau ramifié et respectent les potentiels et contraintes du milieu.



GENIVAR

Figure 2.17
Réseau cyclable actuel et projeté
Arrondissement d'Ahunstic-Cartierville

2.5 PORTRAIT DU TRANSPORT COLLECTIF

2.5.1 Offre de transport collectif

L'offre de transport collectif dans l'arrondissement d'Ahuntsic-Cartierville bénéficie d'une grande diversité dans les modes de desserte. En effet, on retrouve dans l'arrondissement un réseau de circuits d'autobus varié, la ligne 2 du métro de Montréal ainsi que deux lignes de train de banlieue.

Réseau d'autobus

Le réseau d'autobus de l'arrondissement est composé de 37 circuits d'autobus dont :

- 25 lignes régulières;
- 2 lignes offrant un service à haute fréquence durant les périodes de pointe de la semaine;
- 8 lignes de nuit.

Les lignes régulières circonscrivent l'arrondissement. Tous les pôles locaux de l'arrondissement sont desservis par le réseau d'autobus.

Métro

La ligne 2 du métro de Montréal traverse les districts d'Ahuntsic et de Saint-Sulpice de l'arrondissement avec les stations Henri-Bourassa, Sauvé et Crémazie. Les stations de métro Henri-Bourassa et Crémazie jouent chacune un rôle intermodal significatif avec de nombreuses correspondances entre les autobus et le métro.

Dans le cas de la station Henri-Bourassa, la fonction en est davantage une de rabattement de circuits d'autobus à vocation résidentielle vers le métro alors que la station Crémazie joue également un rôle de correspondance entre le métro et les parcours d'autobus à vocation industrielle qui se dirigent vers les pôles d'emplois Acadie-Chabanel et Saint-Laurent / Dorval.

Train de banlieue

Les lignes de train de banlieue Montréal – Deux-Montagnes et Montréal – Blainville/Saint-Jérôme traversent l'arrondissement. Dans le premier cas, une gare borde l'arrondissement dans Cartierville, soit la gare Bois-Franc. Compte tenu de la fréquence des trains, de leur rapidité pour accéder au centre-ville et de la densité de la population située à proximité de la gare, cette ligne attire de nombreux résidents du secteur de Cartierville.

Pour ce qui est de la ligne de Blainville/Saint-Jérôme, deux gares sont présentes, soient la gare Bois de Boulogne, située à la jonction du boulevard Henri-Bourassa, et la gare Chabanel qui est en opération depuis l'automne 2006. Les deux gares de cette ligne dans l'arrondissement sont peu utilisées par les résidents de l'arrondissement, mais plutôt par les résidents de Laval et de la Rive-Nord qui se destinent principalement au cégep Bois de Boulogne ou vers les entreprises du secteur Acadie-Chabanel.

Voies réservées

Cinq voies réservées sont présentes dans l'arrondissement. Ces voies réservées sont fonctionnelles durant les périodes de pointe :

Laurentien : Cette voie d'environ 1,7 km (partie dans l'arrondissement) permet le passage de lignes de la STL, des CIT et de la STM dans cet axe au croisement de la gare Bois-Franc.

Henri-Bourassa : cette voie fait partie du réseau d'équipements métropolitains de l'Agence métropolitaine de transport puisqu'elle profite au réseau d'autobus de la STM, mais aussi à des lignes de la STL et du CIT de la MRC les Moulins. La principale fonction de cette voie est d'accélérer le rabattement de circuits d'autobus locaux et régionaux vers la station de métro Henri-Bourassa. Cette voie à une longueur totale de 6,75 km, dont 3,9 km dans l'arrondissement.

Sauvé : Une courte voie réservée existe sur la rue Sauvé entre les rues Berri et Lajeunesse. Cette voie réservée vise un accès plus efficace à la station de métro Sauvé.

Crémazie : la voie réservée du boulevard Crémazie vise à faciliter la circulation des autobus sur le boulevard pendant les périodes de pointe. Couvrant le tronçon entre la rue Iberville et l'échangeur de l'Acadie, elle borde l'arrondissement sur une longueur de 3,6 km.

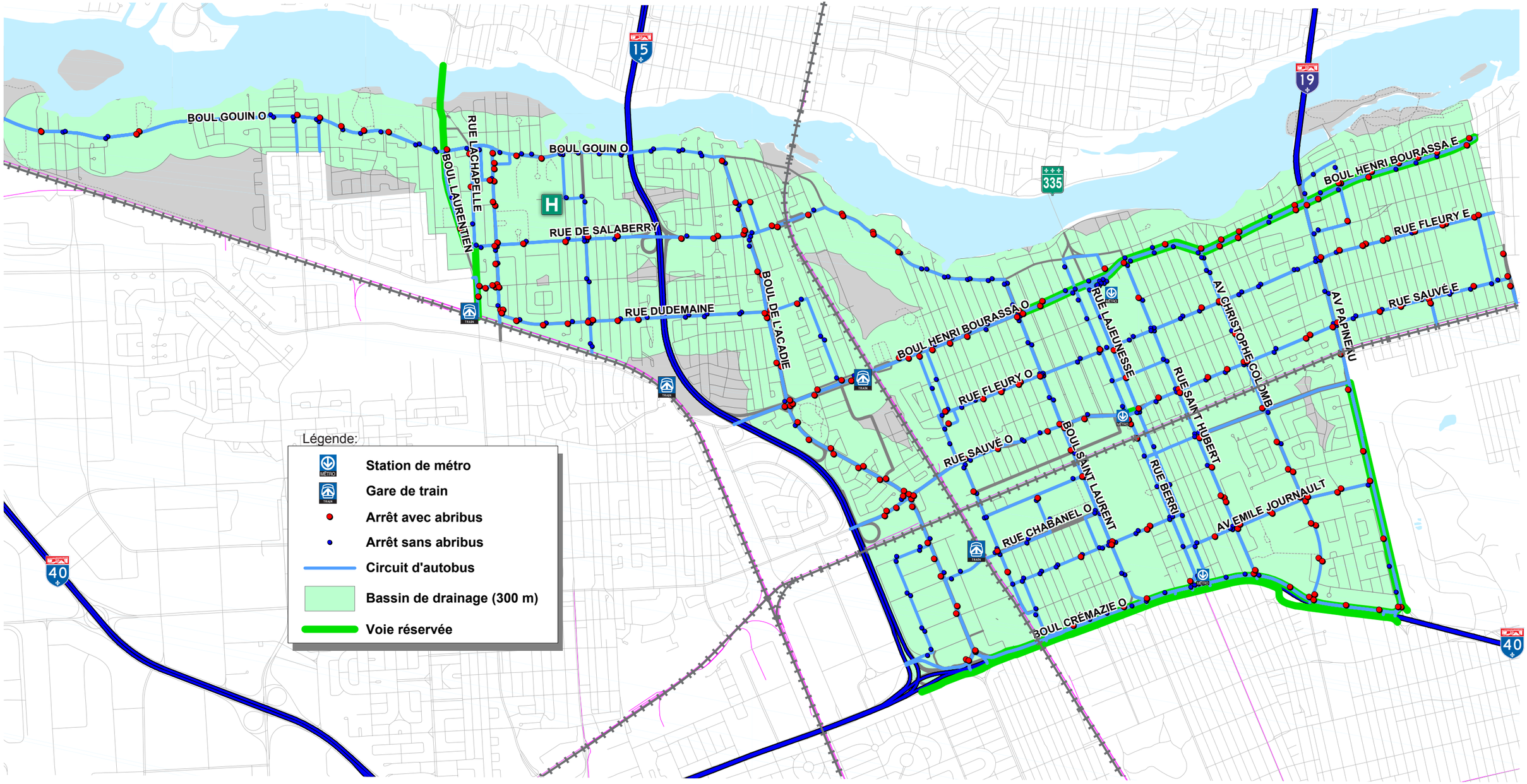
Papineau : Cette voie réservée de 0,9 km vise à faciliter le passage des autobus dans l'axe de la rue Papineau en direction nord durant la période de pointe de l'après-midi afin de minimiser l'impact pour les usagers de la congestion routière causée par la réduction de voie de circulation sous le viaduc ferroviaire du CN situé au nord des rues Louvain et Charland.

2.5.2 Adéquation entre l'offre et la demande

Tel qu'il a été vu à la section 2.2.1 portant sur les déplacements, 24 % des déplacements produits par les résidents de l'arrondissement sont faits en transport collectif, ce qui est un peu plus que la moyenne montréalaise qui est de 23 %. En période de pointe, l'écart est toutefois plus grand; 32 % des déplacements produits dans l'arrondissement sont en transport collectif comparativement à 28,5 % pour l'ensemble de l'île de Montréal.

L'offre diversifiée, la présence du métro et des lignes de train de banlieue, des densités de population près des stations et gares et un réseau d'autobus bien ramifié expliquent sans doute cette bonne performance. En considérant une distance de 300 m de part et d'autre des arrêts d'autobus, gares et stations de métro, 95,7 % de la population d'Ahuntsic-Cartierville a accès au transport collectif en moins de 5 minutes de marche.

L'examen de la fréquence des lignes d'autobus montre toutefois que certains secteurs de l'arrondissement sont moins bien desservis. C'est le cas du district de Bordeaux-Cartierville. L'éloignement relatif du district par rapport au cœur de l'arrondissement et le partage des circuits entre des liaisons nord-sud (menant à la station de métro Côte-Vertu) et d'axes est-ouest (menant au métro Henri-Bourassa) engendre des temps de parcours élevés pour les usagers et moins de fréquence dépendamment des besoins de déplacements des résidents.



GENIVAR

Figure 2.18
Réseau et couverture du transport collectf
Arrondissement d'Ahuntsic-Cartierville

2.6 SOMMAIRE DES PROBLÉMATIQUES PAR DISTRICT

De nombreux problèmes de circulation ponctuels ont été compilés dans le cadre de l'exercice de diagnostic des problématiques de transport et de circulation dans l'arrondissement. Les principaux problèmes ont été abordés dans le diagnostic sectoriel des sections précédentes, toutefois, l'accumulation de petits problèmes peut également justifier d'intervenir à une échelle encore plus locale, soit celle des districts même; justifiant ainsi la présentation des problèmes à cette échelle. Les problèmes présentés dans cette section ont été répertoriés à partir des :

- plaintes venants de résidents de l'arrondissement;
- groupes de discussions avec des résidents de chacun des districts;
- rencontres avec les partenaires;
- études de circulation réalisées pour des secteurs particuliers fournies par l'arrondissement et discussions avec les représentants du bureau d'arrondissement;
- rencontres avec les résidents lors des consultations publiques en mai et juin 2008;
- mémoires et commentaires issus des consultations publiques.

Nous présentons ci-après pour chaque district les problématiques dégagées après étude et problèmes soulignés à la suite des rencontres publiques.

2.6.1 Bordeaux-Cartierville

Le district de Bordeaux-Cartierville présente un contexte particulier puisqu'il est séparé par une coupure urbaine majeure avec la présence de l'autoroute des Laurentides. Tout comme les autres districts de l'arrondissement, Bordeaux-Cartierville doit également conjuguer avec des chemins de fer qui, dans ce cas, joue un rôle de frontière avec l'arrondissement de Saint-Laurent dans Cartierville. L'axe Laurentien / Lachapelle est le seul axe local permettant la traversée et le transit vers Laval. Les deux autres possibilités étant assurées par les ponts autoroutiers des autoroutes 13 et 15.

Bordeaux-Cartierville est le district le plus vaste et le plus long de l'arrondissement. Dans l'axe est-ouest, il atteint près de 6,5 km de long. Il couvre également la partie ouest de l'arrondissement et, historiquement, ce district présente davantage une dynamique de type banlieue sur le plan urbain avec la présence de nombreux secteurs résidentiels composés de résidences unifamiliales et d'autres secteurs composés d'immeubles à logement multiple.

Deux générateurs de déplacements régionaux sont présents dans ce district, soit l'hôpital du Sacré-Cœur dans Cartierville et le Centre commercial Galeries Normandie dans Bordeaux.

L'ensemble de ces particularités permet de comprendre les problèmes de circulation connus dans ce district. Selon les informations recueillies, les problèmes se concentrent dans l'ancien centre-ville de Cartierville (quadrant Laurentien, Lachapelle et Gouin) ainsi qu'aux abords de l'échangeur Salaberry de l'autoroute 15.

Les principaux problèmes retenus pour ce district lors des groupes de discussion sont :

- Quelques problèmes de transit perçus sur des rues locales :
  1) Rue Chevalier, entre Gouin et Lachapelle;
  2) Rues locales au sud de Gouin, entre Lachapelle et le parc Raimbault;
  3) Rues Guertin et James-Morrice, pour accéder plus facilement à l'entrée vers l'A-15 nord de l'échangeur Salaberry;
- Problématique de stationnement sur les rues locales au sud de Gouin entre Lachapelle et le parc Raimbault : conflit entre la piste cyclable, les visiteurs du parc, les travailleurs de l'hôpital et les résidents.
- Bruit généré par les ambulances accédant à l'hôpital du Sacré-Cœur.
- Conflits entre les piétons et cyclistes dans l'axe de la piste cyclable sous le pont Lachapelle.

Les participants du groupe ont également relevé certains enjeux, problématiques et opportunités plus globaux dans leur district, soit :

- Absence de liens cyclables nord-sud facilitant l'accès aux pôles locaux, dont le centre-ville de Cartierville et le centre commercial Normandie;
- Caractère dangereux de la piste cyclable dans l'axe Gouin, surtout pour sa portion ouest;
- Desserte de transport collectif insatisfaisante en termes de fréquence de certains circuits et pour l'utilisation du stationnement incitatif de la gare du Ruisseau qui est perçue comme dédiée aux usagers venant de Laval;
- Nécessité de revitaliser l'ancien centre-ville de Cartierville avec un souci de développement de services de proximité.

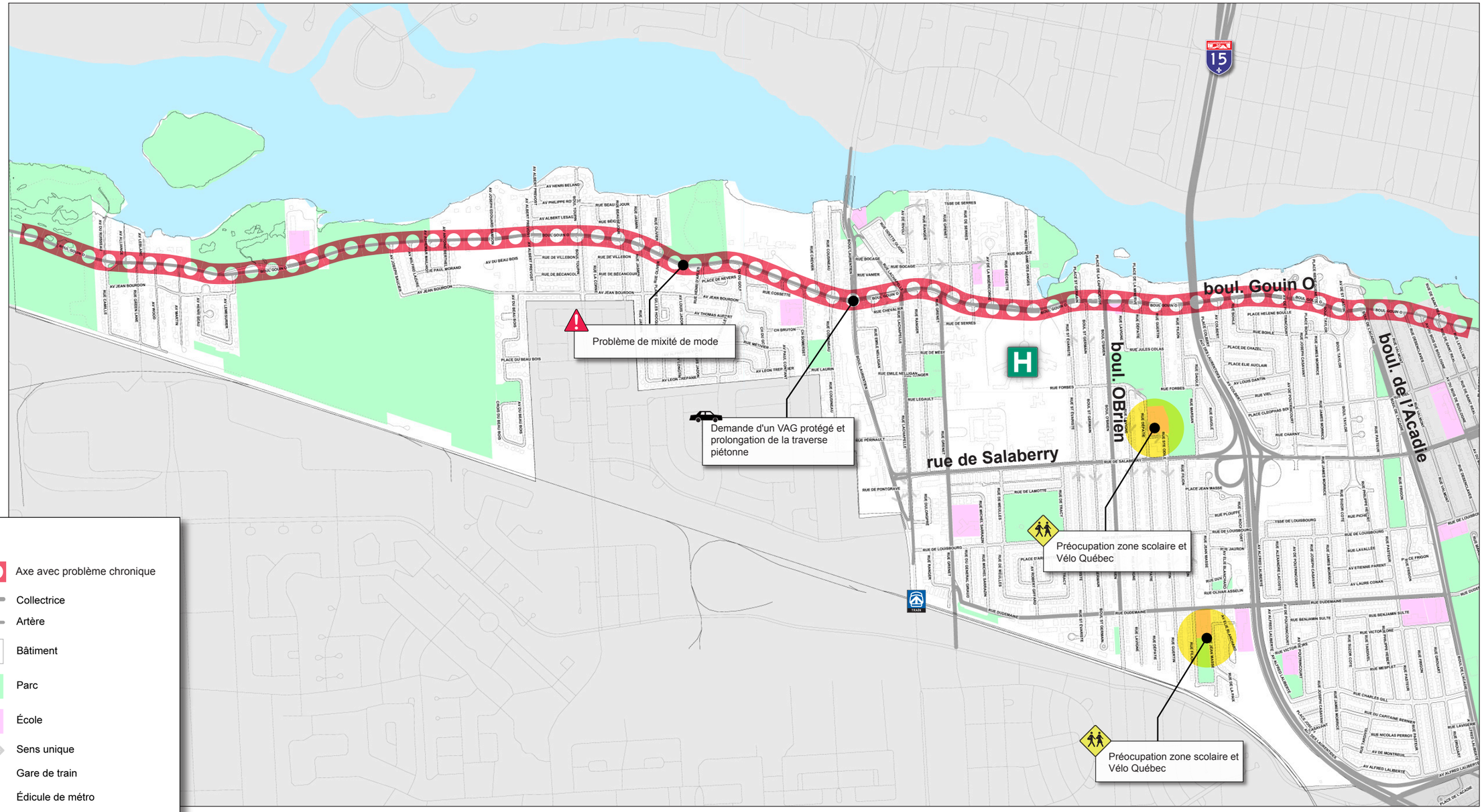
Les principales plaintes des résidents concernent :

- Allongement des phases pour piétons ou la mise en place de nouveaux passages piétons à plusieurs intersections le long du boulevard Gouin;
- Plaintes ponctuelles de vitesse ou de transit sur des rues locales (demandes de dos d'âne);
- Demandes de nouveaux feux de circulation pour les carrefours Bocage/Lachapelle et Dudemaine/Grenet;
- Demandes de phases de virage protégé à deux feux sur la rue Salaberry.

Les rencontres avec les résidents et les mémoires ou commentaires reçus à cet effet on fait ressortir de nombreux problèmes ponctuels et des irritants ressentis par ceux-ci.

Enfin, les partenaires de l'arrondissement en matière de transport ont relevé :

- La nécessité de reconfigurer la piste cyclable dans l'axe Gouin, en permettant un aménagement dans le bois de Saraguay;
- Le projet de voie réservée sur le boulevard Lachapelle, en remplacement de celle sur le boulevard Laurentien;
- Une problématique de stationnement illégal dans les rues autour de l'hôpital du Sacré-Cœur.



GENIVAR

Figure 2.19

Identification des problématiques spécifiques
District de Bordeaux-Cartierville

M106599

Fond de carte: GENIVAR

Fig2-19_M106599_Diagnostic_Cartierville_20090119.ai

2.6.2 Ahuntsic

Le district d'Ahuntsic bénéficie d'une localisation centrale dans l'arrondissement et est bordé des trois autres districts ainsi que de la rivière des Prairies au nord. Tout comme les autres districts de l'arrondissement, Ahuntsic doit également conjuguer avec des chemins de fer qui, dans son cas, le traverse dans l'axe nord-sud et joue un rôle de frontière avec le district de Saint-Sulpice. L'axe Berri-Lajeunesse est le seul axe local permettant la traversée et le transit vers Laval par le pont Viau.

Ce district bénéficie d'une bonne desserte en transport collectif puisque la ligne 2 du métro de Montréal le traverse et comprend deux stations, dont la station intermodale Henri-Bourassa et la station Sauvé. La ligne de train de banlieue Montréal – Blainville / Saint-Jérôme traverse également le district et comprend la gare Bois-de-Boulogne.

Ahuntsic est le district le plus petit de l'arrondissement ainsi que le plus âgé au niveau de son aménagement du territoire : 57 % des habitations ont été construites avant 1960. C'est un district presque uniquement à vocation résidentielle et ses principaux générateurs de déplacements sont des institutions scolaires (cégep Bois-de-Boulogne, école Marie-Anne) et les deux stations de métro.

Les principaux problèmes retenus pour ce district par les plaintes des résidents sont :

- Quelques problèmes de transit ou de vitesse perçus sur des rues locales :
    1) Boulevard Gouin,
    2) Rues Clark et Saint-Urbain,
    3) Rues Valmont et Saint-Réal;
- Problématique de stationnement sur les rues locales à proximité de stations de métro (ces problèmes ont toutefois été recensés avant l'ouverture du métro à Laval);
- Demandes de phases de virage protégé à deux feux sur la rue Sauvé.

Les partenaires de l'arrondissement en matière de transport ont relevé :

- Les conflits entre les modes à proximité des stations de métro Henri-Bourassa et Sauvé (autobus, piétons et automobilistes);
- Une problématique de stationnement illégal et d'aire d'attente (*kiss & ride*) près des stations de métro;
- Vocation de la voie réservée sur le boulevard Henri-Bourassa à redéfinir avec l'ouverture du métro à Laval;
- Problème de temps de parcours longs pour les autobus sur la rue Saint-Hubert;
- Vitesse élevée observée sur le boulevard Gouin et à la sortie du pont Viau (rue Berri).

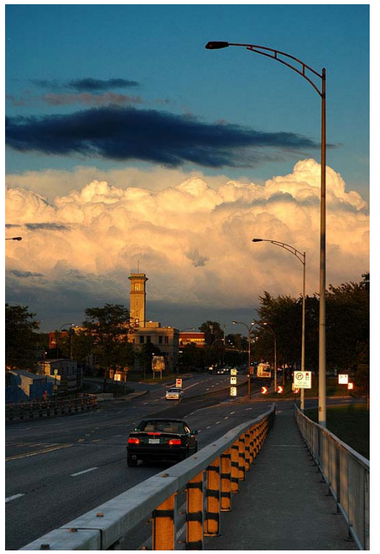
Également, certains enjeux, problématiques et opportunités plus globaux se doivent d'être relevés :

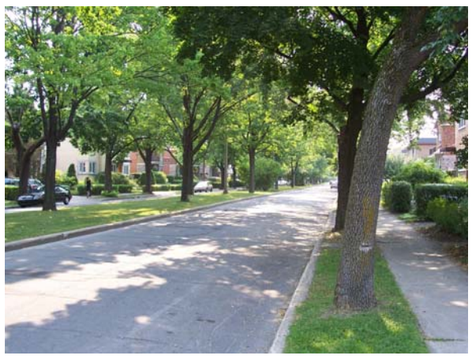
- Absence de liens cyclables nord-sud et possibilité d'une vélo-route dans l'axe de la voie ferrée menant à Laval;
- Opportunités créées avec l'ouverture du métro à Laval afin de revoir l'organisation des terminus;
- Potentiels de densification près des infrastructures de transport collectif, notamment près de la station Henri-Bourassa et la gare Bois-de-Boulogne;

La carte suivante illustre les principales problématiques recensées.

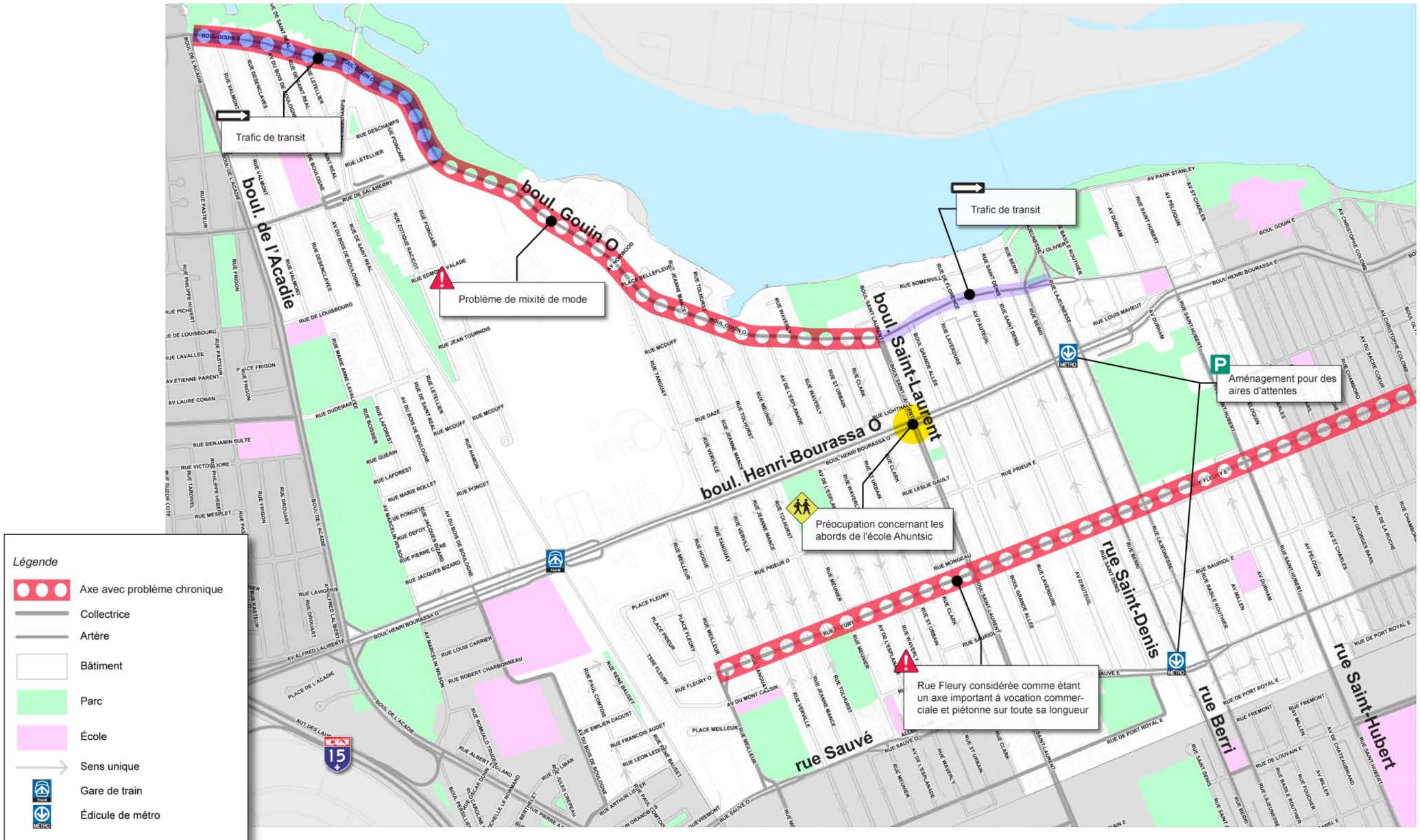












GENIVAR

Figure 2.20
Identification des problématiques spécifiques
District d'Ahunstic

2.6.3 Sault-au-Récollet

Le district de Sault-au-Récollet est le district occupant le quadrant nord-est de l'arrondissement. Il se distingue des autres districts de l'arrondissement puisqu'aucune coupure urbaine majeure ne vient interférer avec le réseau routier local à l'intérieur même du district. Le chemin de fer, dans ce cas, joue un rôle de frontière avec le district de Saint-Sulpice. L'avenue Papineau est le seul axe local permettant la traversée et le transit vers Laval dans le district. Cet axe est le seul de l'arrondissement où un pont autoroutier (A-19) aboutit sur une artère urbaine.

Avec le district d'Ahuntsic, Sault-au-Récollet est un quartier dont le milieu bâti s'est réalisé, en majorité, il y a plus de 50 ans : 54 % des habitations ont été construites avant 1960. C'est un district presque uniquement à vocation résidentielle avec la présence d'un secteur mixte commercial le long de la rue Fleury et les principaux générateurs de déplacements sont des institutions scolaires (collège Régina-Assumpta, collège du Mont-Saint-Louis, école Sophie-Barat) et l'hôpital Fleury.

Les problématiques de transport et de circulation dans ce district sont principalement orientées au niveau des problèmes de transit vers Laval, ainsi que l'interface entre les principales artères du district pour les piétons et automobilistes.

Les principaux problèmes retenus pour ce district lors des groupes de discussion sont :

- Problématique majeure de transit et de vitesse dans les rues locales entre les avenues Papineau et Christophe-Colomb, notamment sur les rues :
  1) Axes est-ouest : Sauriol et Prieur,
  2) Axes nord-sud : Taché, Garnier;
- Problématique de stationnement sur les rues locales transversales à la rue Fleuy pour l'accès aux commerces de la Promenade;
- Les correspondances entre les autobus des lignes 140 et 45 sont souvent désynchronisées; le parcours 140 est déficient en termes de fréquence (retards).

Les participants du groupe ont également relevé certains enjeux, problématiques et opportunités plus globaux dans leur district, soit :

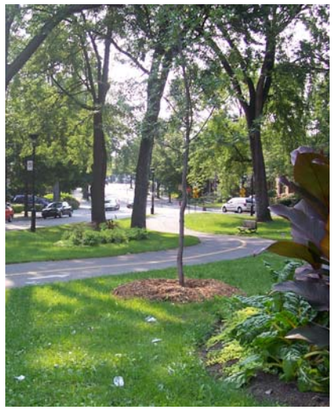
- Les débits élevés de circulation et la vitesse sur certaines rues locales découragent les piétons et cyclistes;
- Absence de liens cyclables nord-sud et est-ouest au cœur du district facilitant l'accès aux pôles locaux, dont la rue Fleury;
- Présence de nombreux modes sur la piste cyclable dans l'axe Gouin (cyclistes, piétons, poussettes, patins) nuisant à la sécurité de la piste;
- Fréquence des parcours d'autobus insuffisante;
- Les corridors scolaires sont peu respectés; on y retrouve même du transit.

Les principales plaintes des résidents concernent :

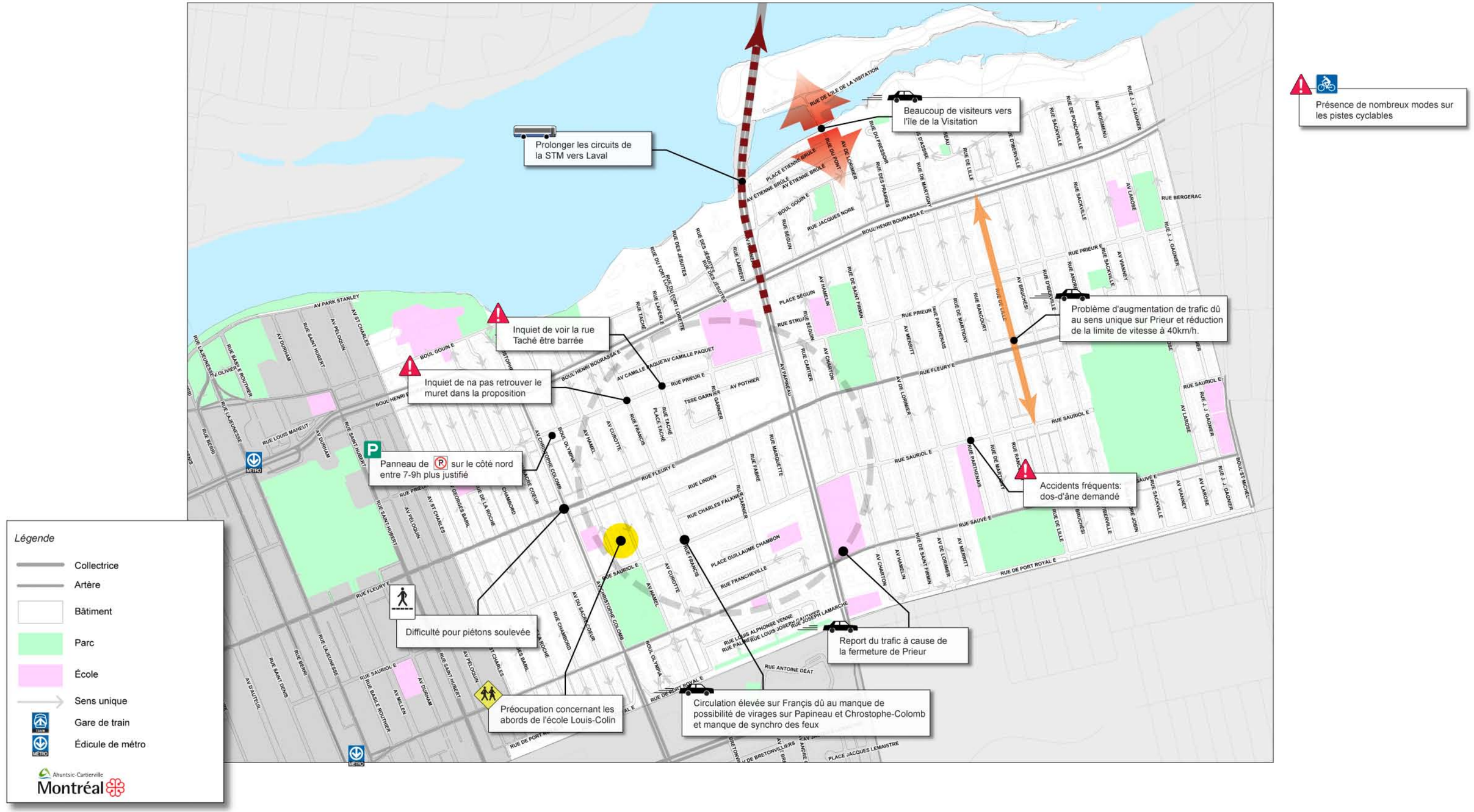
- L'allongement des phases piétons ou la mise en place de nouveaux passages piétons à certaines intersections le long du boulevard Henri-Bourassa, dont à l'intersection de Papineau;
- Plaintes de vitesse ou de transit sur des rues locales ou dans les rues facilitant l'accès au pont Papineau-Leblanc;
- Demandes de phases de virage à gauche protégé à deux feux sur la rue Sauvé et une autre à un feu sur la rue Fleury.

Enfin, les partenaires de l'arrondissement en matière de transport ont relevé quelques éléments supplémentaires dans le district :

- Pollution sonore et visuelle provenant de la station terminale de la ligne 45 sur la rue Saint-Firmin.
- Problématique de virage à droite à partir des rues Fleury et Prieur, en direction de la rue Papineau nord.







GENIVAR

Figure 2.21
Identification des problématiques spécifiques
District de Sault-au-Récollet

M106599 Fond de carte: GENIVAR Fig2-21_M106599_Diagnostic_SaultRecollet_20090119.ai

2.6.4 Saint-Sulpice

Le district de Saint-Sulpice couvre toute la partie sud de l'arrondissement, dont la limite sud est l'autoroute Métropolitaine. À l'instar des autres districts d'Ahuntsic-Cartierville, le réseau ferroviaire vient diviser la trame urbaine de Saint-Sulpice. Ainsi, les voies du CN (est-ouest) et du CP (nord-sud) se croisent dans la partie ouest du district. Avec la présence de l'autoroute des Laurentides à l'ouest, de la voie ferrée à l'est de l'Acadie et l'ancienne carrière à l'est de Papineau, Saint-Sulpice n'a pas d'artère le traversant entièrement dans l'axe est-ouest.

Le district de Saint-Sulpice se distingue également du fait qu'on y retrouve les principaux secteurs d'emplois de l'arrondissement avec la présence d'industries manufacturières, de commerces de gros et de détail dans le secteur Acadie-Chabanel, ainsi que de part et d'autre du boulevard Saint-Laurent. Les principaux générateurs de déplacements reflètent la diversité des fonctions dans le district. On y retrouve le cégep Ahuntsic, le centre commercial Marché Central, le centre Claude-Robillard et le collège André-Grasset.

Des secteurs résidentiels sont également présents et ont comme caractéristiques de s'être développés à des périodes différentes. Certaines parties se sont développées avant 1960 (33 %), d'autres au cours des années 60 et 70 (32 %) et le secteur du Domaine Saint-Sulpice s'est développé au cours des années 80 et début 90 (34 %). Le réseau local de rues reflète en partie ces grandes périodes de développement, surtout le Domaine Saint-Sulpice, où la trame de rue n'est pas orthogonale.

Les problématiques de transport et de circulation dans ce district sont les plus diversifiées de l'arrondissement.

Les principaux problèmes retenus pour ce district lors des groupes de discussion sont :

- Effet de transit et/ou de vitesse dans certaines rues locales :
    1) Avenue André-Grasset,
    2) Rue Saint-Denis;
- Problématique de stationnement sur la rue Saint-Denis face au parc Henri-Julien durant l'été causé par l'achalandage du parc avec mouvements illégaux de remontée du sens unique;
- Problématique complexe de conflits entre les modes le long de la rue Chabanel :
    1) Arrêts en double des camions de livraison,
    2) Difficulté de déplacements sécuritaires pour les piétons, notamment pour la traversée de la rue Chabanel,
    3) Camionnage illégal dans les rues résidentielles entre la rue Saint-Laurent et l'avenue du Parc;
- Temps de traversée insuffisant de l'avenue Papineau (présence d'arrêts d'autobus) et perception d'insécurité lors des traversées;
- Craintes quant au stationnement dans les rues résidentielles avec la construction de deux nouvelles tours à bureaux sur la rue Jacques-Casault;
- Virages à droite problématiques à l'intersection de Christophe-Colomb / Crémazie en direction sud incitant les résidents et autres usagers de ce parcours à emprunter des rues locales pour éviter ce mouvement;

Les participants du groupe ont également relevé certains enjeux, problématiques et opportunités plus globaux dans leur district, soit :

- Absence de liens cyclables est-ouest au cœur du district facilitant les déplacements locaux;
- Les corridors scolaires sont peu respectés et des manœuvres dangereuses sont observées aux abords des écoles.

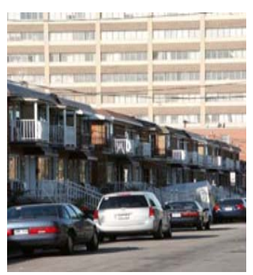
Les principales plaintes des résidents concernent :

- L'allongement des phases piétons ou la mise en place de nouveaux passages piétons à certaines notamment sur l'avenue Émile-Journault;
- Plaintes de vitesse ou de transit sur des rues locales (André-Grasset, Saint-Urbain);
- Demandes de phases de virage à gauche protégées à deux feux sur la rue Sauvé et une sur la rue Fleury.

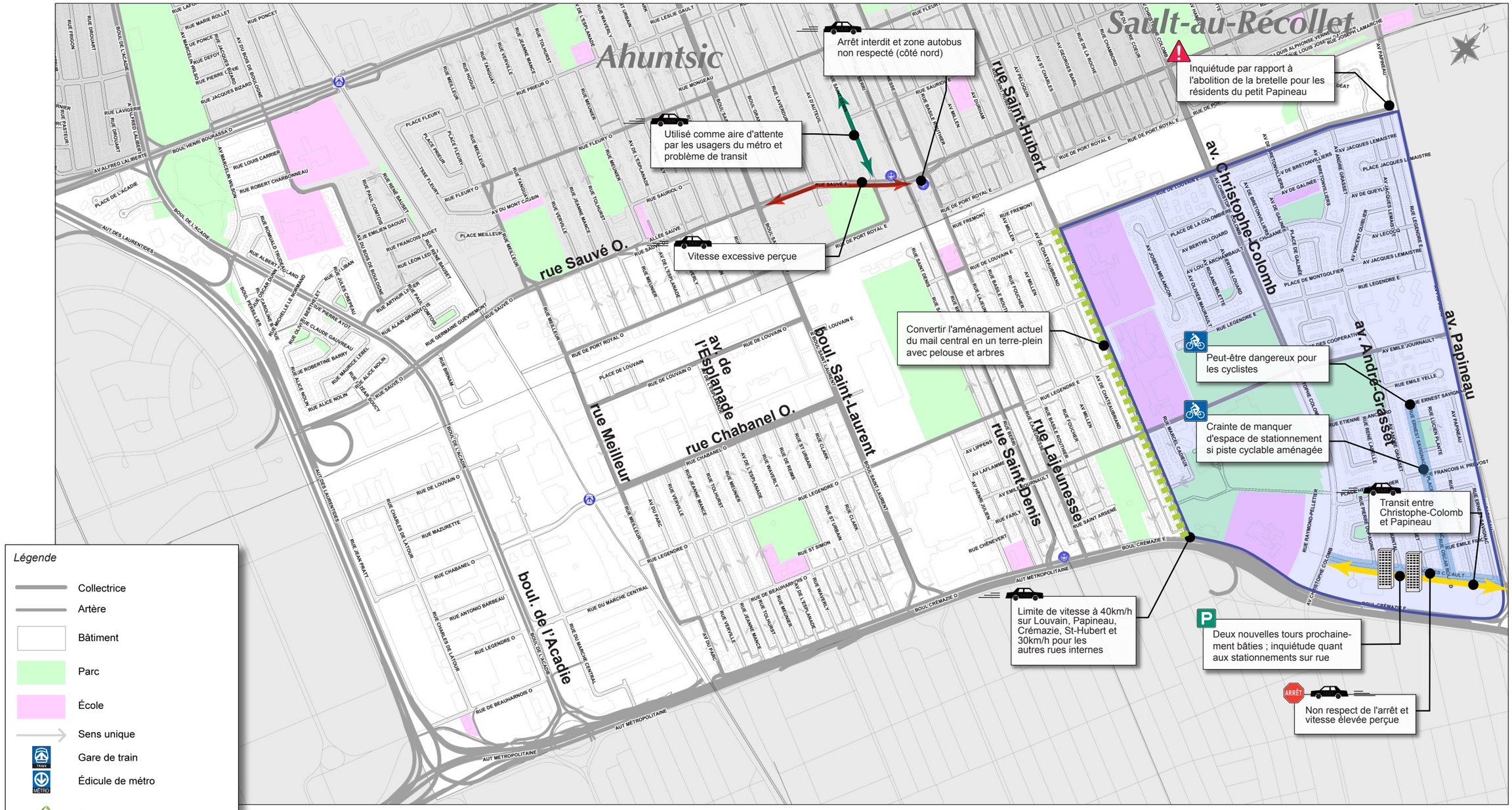
Enfin, les partenaires de l'arrondissement en matière de transport ont relevé plusieurs éléments supplémentaires dans le district :

- Traversée nord-sud difficile pour les piétons au rond-point Papineau;
- Plusieurs problèmes opérationnels de transport collectif : retards des autobus à plusieurs emplacements lors des périodes de pointe;
- Projet de vélo-route dans l'axe de la voie ferrée du CP;
- Traverse piétonne étudiée à l'ouest du carrefour Acadie / Sauvé;
- Corridor piétonnier prévu entre la future gare Acadie (train de l'Est) et la gare Chabanel.









GENIVAR

Figure 2.22
Identification des problématiques spécifiques
District de Saint-Sulpice

3.0 PLAN DE CIRCULATION LOCALE

Le plan de circulation locale qui suit fait le point sur les problèmes rencontrés et connus qui ont été répertoriés dans les secteurs à vocation principalement résidentielle; il apporte des pistes de solutions aux problèmes de transit et de sécurité routière; il priorise des actions dans le contexte d'un nouveau modèle de développement du réseau routier qui prend en considération les nouvelles valeurs adoptées à la Ville de Montréal.

Ce plan a pour objectif d'assurer la continuité et la sécurité des déplacements motorisés et non motorisés partout dans l'arrondissement et à ses frontières, pour tous les motifs et tous les modes de déplacements utilisés. Il devrait faciliter la mise en place de mesures d'apaisement appropriées qui améliorent la sécurité routière et qui satisfassent les besoins en déplacements de la population de l'arrondissement et de ses visiteurs.

Le souci d'une meilleure intégration entre les différents modes de transport se reflète dans chacun des volets traités dans la démarche de planification.

3.1 RÉSEAU ROUTIER

Le réseau routier a fait l'objet de nombreux commentaires et suggestions. Il possède une hiérarchie ramifiée avec de nombreuses discontinuités et certains chevauchements de fonctionnalité. Déjà, le réseau routier a fait l'objet d'engagements manifestes dans le plan d'urbanisme, dans la charte du piéton et dans Plan de transport, dont voici les principaux éléments :

Recommandations issues des plans de transport et d'urbanisme de la Ville de Montréal

- Réduire les largeurs de traversées des piétons à certains carrefours;
- Faire un plan d'action piéton par arrondissement (dans la charte du piéton);
- Poursuivre la mise aux normes des feux de circulation (pour les piétons, avec décompte numérique et temps de traversée facilité pour les personnes à mobilité réduite);
- Développer un programme de réfection des trottoirs;
- Déployer des mesures favorables aux piétons aux abords des stations de métro et gares de train;
- Réviser la hiérarchie du réseau routier;
- Mettre en place des mesures de modération de la circulation;
- Implanter une gestion dynamique des feux sur le boulevard Henri-Bourassa;
- Créer des quartiers verts, sur le modèle des quartiers 21;
- Sécuriser 50 intersections par année;
- Réduire la limite de vitesse de 50 à 40 km/h;
- Compléter l'échangeur Salaberry–A-15 et ajouter l'entrée Chabanel / Jean-Pratt pour l'A-15 nord;
- Requalifier le secteur du boulevard Laurentien et ses abords (au plan d'urbanisme);
- Implanter des actions pour assurer le dynamisme de l'activité commerciale à : Promenade Fleury, rue Chabanel, boulevard Gouin Ouest, secteur Laurentien / Lachapelle, rue de Salaberry près de l'A-15 (au plan d'urbanisme).

Ces actions sont toutes pertinentes dans le présent plan de circulation locale mais certaines concernent plus spécifiquement le réseau artériel de la Ville et elles seront prises en charge par les services centraux. Pour ces cas précis, l'arrondissement peut faire part de ses préoccupations et attentes notamment pour les nouveaux raccordements au réseau autoroutier, la sécurisation des intersections artérielles, la mise aux normes de feux.

Pour ce qui est de la hiérarchie du réseau, seulement quelques axes remplissent une fonction inadéquate. Tel qu'expliqué à la section 2.3.1 (page 14), un axe est catégorisé comme artère alors qu'il devrait jouer un rôle de collectrice, soit le boulevard Gouin à l'ouest du boulevard de l'Acadie (artère). La révision de la hiérarchie de cet axe implique une évaluation exhaustive des impacts auprès des autorités centrales de la Ville et des services de l'arrondissement.

En ce qui concerne le réseau local de l'arrondissement, l'axe de l'avenue André-Grasset, entre la rue de Louvain Est et la rue Jacques-Casault, actuellement rue locale, joue en réalité un rôle de collecteur. Le boulevard Gouin, entre le boulevard Saint-Laurent et la rue de Salaberry, est identifié comme collectrice, évacuant son caractère de voie panoramique et patrimoniale qui mériterait plus d'attention.

Dans la mesure où la hiérarchie est un élément important dans le choix et le type de mesures de modération de circulation pouvant être mis en plan, ces révisions hiérarchiques s'avèrent souhaitables et pertinentes.

Pour ce qui est des autres recommandations, on constate que la plupart concernent la cohabitation harmonieuse des différents modes de transport que sont les déplacements véhiculaires, des modes actifs et collectifs. À l'échelle de l'arrondissement, ces actions trouvent écho dans les mesures qui sont présentées dans les sections suivantes du plan avec la proposition de l'adoption d'une politique d'apaisement de la circulation et l'aménagement d'un réseau cyclable ramifié ainsi qu'un réseau piétonnier développé dans l'arrondissement.

3.2 POLITIQUE D'APAISEMENT DE LA CIRCULATION

3.2.1 Définition et enjeux

L'*Institute of Transportation Engineers* (ITE) défini l'apaisement de la circulation de la façon suivante :

« L'apaisement de la circulation permet, grâce à la combinaison de mesures généralement physiques, de réduire les effets négatifs résultant de l'utilisation de véhicules à moteur, de modifier le comportement des conducteurs et d'améliorer la qualité de vie pour les autres usagers de la route ».

Un des enjeux majeurs de l'arrondissement d'Ahuntsic-Cartierville est, sans contredit, l'amélioration de la sécurité routière à l'intérieur de son territoire. Une politique globale d'apaisement de la circulation bénéficierait grandement à l'arrondissement, car elle permettrait d'offrir un environnement sécuritaire et paisible aux résidents partout sur son territoire. Les mesures proposées par cette politique sont en lien direct avec les préoccupations des résidents concernant les excès de vitesse, la sécurité pour tous les modes de transport actif ainsi que les problèmes de circulation de transit à l'intérieur des quartiers à vocation résidentielle.

En ayant recours à l'apaisement de la circulation dans l'aménagement d'une rue locale ou d'une rue collectrice, l'arrondissement d'Ahuntsic-Cartierville **impose aux usagers de la route un comportement à adopter**. Les principaux bienfaits associés à ces interventions sont la réduction de la vitesse ainsi que la diminution de la circulation de transit à des niveaux jugés acceptables pour le type de rue sur lesquelles elles sont implantées. Ces bienfaits ont un impact direct sur la sécurité et la qualité de vie des résidents des secteurs concernés.

L'apaisement de la circulation peut également avoir des impacts sur les aspects suivants :

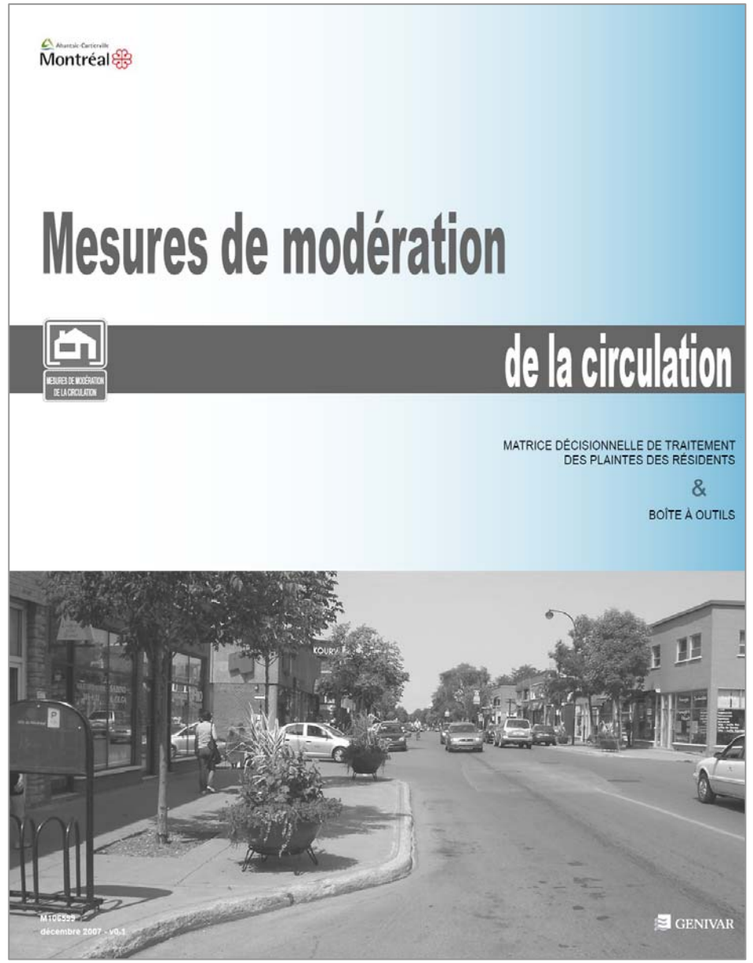
- La pollution atmosphérique;
- Le niveau de bruit et les vibrations;
- Les accidents;
- Les conflits entre les utilisateurs (partage des voies entre automobilistes, cyclistes, piétons ou autre);
- Le transport actif (marche vélo, patin, etc.) et le transport collectif.

Lorsqu'implantée avec succès, une mesure d'apaisement de la circulation atteint pleinement ses objectifs opérationnels et ne nécessite pas d'interventions policières constantes.

Considérant les problèmes de transit et de vitesse connus dans certains districts de l'arrondissement, ainsi que la volonté de donner davantage d'importance aux modes de transport actif, nous recommandons à l'arrondissement d'Ahuntsic-Cartierville d'adopter une politique d'apaisement de la circulation.

Cette politique doit inclure un ensemble de **mesures d'apaisement** ainsi qu'une **démarche d'évaluation systématique** permettant la prise de décision quant à la nécessité d'intervenir.

Afin d'articuler cette politique, un guide est en élaboration dans le cadre du plan à partir duquel l'arrondissement pourrait s'inspirer pour structurer sa démarche et les communications avec les résidents de l'arrondissement.



3.2.2 Démarche d'évaluation systématique

Dans le but de fournir un support adéquat en matière d'apaisement de la circulation, diverses ressources peuvent être mises à la disposition des intervenants de l'arrondissement d'Ahuntsic-Cartierville. La démarche d'évaluation suivante présente les grandes étapes ainsi que les outils liés à chacune d'entre elles :

Étape 1 – Identification de la problématique de circulation

Il peut s'agir d'une plainte de la part d'un résident ou d'une problématique identifiée par le service technique de l'arrondissement. À cette étape du processus décisionnel, il est important de vérifier s'il y a récurrence de la plainte. Les outils suivants peuvent être mis en place :

- ***Formulaire de requête*** : permet aux résidents de réclamer des mesures d'apaisement de la circulation et ainsi, initier une étude d'apaisement de la circulation. Ce formulaire peut contenir les éléments suivants :
    1) Coordonnées du demandeur;
    2) Problématique vécue;
    3) Localisation de la zone;
    4) Heure ou période de la journée à laquelle se produit l'évènement;
    5) Etc.
- ***Formulaire de pétition*** : démontre que les résidents du secteur concerné appuient la requête de l'instigateur;
- ***Base de données*** : recense chacune des plaintes formulées.

Étape 2 – Évaluation de la zone problématique et de la nécessité d'intervention

En premier lieu, il s'agit de valider si la zone identifiée par les résidents ou le service technique permet l'implantation d'une mesure d'apaisement de la circulation. L'outil suivant répond aux besoins des intervenants à cette étape de la démarche :

- ***Formulaire de collecte de données*** : permet la prise de décision quant à la nécessité d'intervenir. Ce formulaire peut contenir les éléments suivants :
    1) Informations administratives (raison et origine de la demande, emplacement, etc.);
    2) Caractéristiques physiques de la zone problématique (sens de circulation, utilisation du sol, marge de recul, densité d'habitation, etc.);
    3) Contraintes à considérer (hiérarchie, vitesse affichée, proximité d'un service d'urgence, générateur de véhicules lourds, etc.);
    4) Critères d'analyse (vitesse et/ou débit de circulation); la figure 3.1 illustre un outil d'aide à la décision qui détermine selon la localisation de la problématique l'action à entreprendre. Dans ce cas-ci, la décision est basée sur l'écart entre le 85^{e} centile de la vitesse observée par rapport à la vitesse affichée;
    5) Etc.

En fonction des résultats obtenus lors de la cueillette de données, le service technique de l'arrondissement est en mesure de déterminer s'il y a un réel besoin d'implanter une mesure d'apaisement de la circulation. Dans le cas où il n'y aurait aucun avantage à implanter une mesure, le processus prend fin et les résidents concernés sont contactés. Par contre, s'il y a nécessité d'intervention, on enclenche une étude de justification et de faisabilité.

Figure 3.1 Exemple d'outil d'aide à la décision – Critère d'analyse

V85 [V85 - Vitesse affichée]	Zone agricole	Zone commerciale, résidentielle, parc ou corridor scolaire	Zone scolaire
Aucune intervention	0 - 9 km/h	0 - 8 km/h	0 - 5 km/h
Intervention de niveau 1 *sensibilisation*	10 - 19 km/h	9 - 14 km/h	6 - 9 km/h
Intervention de niveau 2 *intervention physique*	20+ km/h	15+ km/h	10+ km/h

Étape 3 – Étude de justification et de faisabilité

L'étape de collecte de données étant complétée et la nécessité d'intervention justifiée, une étude est entreprise et des mesures répondant à la problématique de circulation sont proposées. Ces mesures sont, par la suite, présentées au conseil d'arrondissement pour fins d'approbation et, finalement, aux résidents afin qu'il y ait consensus. Les outils suivants peuvent être mis à la disposition des intervenants :

- ***Formulaire de priorisation des mesures*** : Permet d'établir un ordre de priorité concernant les demandes des résidents dans le cas où celles-ci seraient trop nombreuses. Un système de pointage peut être établi en fonction de certains critères tels :
    1) Accidents recensés lors de la dernière période de 36 mois;
    2) Activité piétonne (école, parc ou autre);
    3) Présence de corridor scolaire;
    4) Nombre de mois sur la liste d'attente;
    5) Etc.

- Une ***boîte à outils*** offrant une description des mesures proposées dans le présent rapport, des zones d'implantation à privilégiées et des effets attendus.

Étape 4 - Implantation de la mesure d'apaisement de la circulation

Lorsqu'il y a approbation du conseil d'arrondissement et que les résidents concernés appuient en majorité la mesure proposée, celle-ci peut être implantée. Suite à l'implantation de la mesure, le service technique de l'arrondissement procède à une collecte de données et évalue l'atteinte des objectifs opérationnels de la mesure implantée.

3.2.3 Zone de 40 km/h

Dans son Plan de transport 2007, la Ville de Montréal expose clairement sa position en matière de sécurité routière en proposant une réduction de la limite de vitesse de 50 km/h à 40 km/h à l'intérieur de son territoire. Bien que cette mesure réponde aux nombreuses plaintes de citoyens concernant les excès de vitesse sur les rues collectrices et locales, il est démontré que cette règlementation est efficace seulement s'il y a intervention au niveau de la géométrie actuelle des rues.

En effet, une étude réalisée par Transport Québec basée sur l'évaluation de plus de 40 sites répartis sur le réseau routier québécois concernant l'impact de l'abaissement de la vitesse affichée sur le conducteur et la sécurité vient appuyer ce fait :

«*… l'abaissement de la vitesse affichée peut être justifié sur une section de route par une géométrie particulière ou des conditions routières difficiles.* »

De plus, advenant le cas où les résidents respecteraient cette nouvelle limite de vitesse, mais que les véhicules en transit n'effectueraient aucun changement sur la vitesse à laquelle ils circulent, l'étude mentionne que :

« *Les différences de vitesse entre les conducteurs ont plutôt tendance à accroître les risques d'accident, et c'est exactement ce que peut provoquer un abaissement indu de la limite de vitesse.* »

Les mesures d'apaisement proposées dans le présent rapport viennent appuyer la pertinence d'une réglementation aidant à réduire la limite de vitesse pour l'ensemble des usagers de la route.

3.2.4 Mesures d'apaisement proposées

L'ITE propose de nombreuses mesures dans ses ouvrages dédiés à l'apaisement de la circulation. À partir de ce guide, une douzaine de mesures ont été spécifiquement sélectionnées pour s'adapter au contexte de l'arrondissement d'Ahuntsic-Cartierville.

Les mesures préconisées permettent toutes de sécuriser les déplacements non motorisés et rendent les quartiers résidentiels plus sécuritaires dans l'arrondissement. En ciblant une sélection de mesures à implanter, il est plus facile d'uniformiser un secteur ce qui permet aux usagers de la route de s'y familiariser lors de leurs déplacements dans l'arrondissement. Des douze mesures illustrées aux figures 3.2 et 3.3, quatre sont temporaires et huit sont permanentes.

Les **mesures temporaires** (mesures **a**, **b**, **c** et **e**) permettent une implantation rapide et peu coûteuse par l'installation de bollards et l'application de marquage sur la chaussée. Ces mesures permettent également d'agir avec une certaine efficacité sur la vitesse ou le transit. Il est suggéré de procéder à une collecte de données avant et après l'implantation (débits véhiculaires, la vitesse au 85^{e} centile, etc.). Dans le cas où la mesure temporaire atteint entièrement ses objectifs opérationnels, l'arrondissement peut envisager l'intégrer de façon permanente lors de travaux d'infrastructure sur un tronçon de rue ou un secteur. Les mesures temporaires ont également l'avantage d'être faciles à éliminer dans le cas où elles n'auraient pas l'impact escompté sur la problématique de circulation. Par contre, ce type de mesure (plus particulièrement le marquage au sol) nécessite un entretien préventif afin qu'elle maintienne toujours son efficacité, particulièrement en hiver.

Les mesures temporaires proposées sont les suivantes :

- Fermeture complète (mesure **a**) → éliminer le transit;
- Resserrement central (mesure **b**) → diminuer la vitesse;
- Fermeture partielle (mesure **c**) → diminuer le transit et les conflits;
- Marquage au sol (mesure **e**) → diminuer la largeur des voies de circulation ou le nombre de voies, et par conséquent, réduire la vitesse et les conflits;
- Signalisation et afficheur de vitesse →déjà utilisé dans l'arrondissement.

Les **mesures permanentes** (mesures **d** et **f** à **l**) sont, quant à elles, 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. Par exemple, une avancée de trottoir pourrait être aménagée à chacun des accès à un secteur contrôlé (créant ainsi un obstacle physique à l'entrée et indiquant clairement aux usagers qu'ils pénètrent dans un secteur où les piétons et cyclistes ont priorité sur l'automobiliste.

À cette mesure, s'ajouteraient entre les intersections, soit des resserrements centraux (mesure **h**) ou des chicanes (mesure **i**) qui transformeraient la linéarité de la rue. Les mesures permanentes permettent également de rehausser l'aspect général d'une rue ou d'un secteur par un aménagement géométrique et paysager distinctif, ce dernier augmentant par le fait même le couvert végétal.

Les mesures permanentes proposées sont les suivantes :

- Fermeture complète de l'îlot central (mesure **d**) → éliminer le transit;
- Fermeture partielle (mesure **f**) → diminuer le transit et les conflits;
- Avancée de trottoir (mesure **g**) → décourager le transit, diminuer la vitesse lors des virages à droite et sécuriser les mouvements piétonniers;

- Resserrement central (mesure **h**) → diminuer la vitesse et décourager le transit;
- Chicane (mesure **i**) → diminuer la vitesse et décourager le transit;
- Carrefour surélevé (mesure **j**) → diminuer la vitesse, sécuriser les mouvements piétonniers et décourager le transit;
- Traverse piétonne surélevée→ diminuer la vitesse, sécuriser les mouvements piétonniers et décourager le transit;
- Fermeture partielle diagonale (mesure **l**) → éliminer le transit.

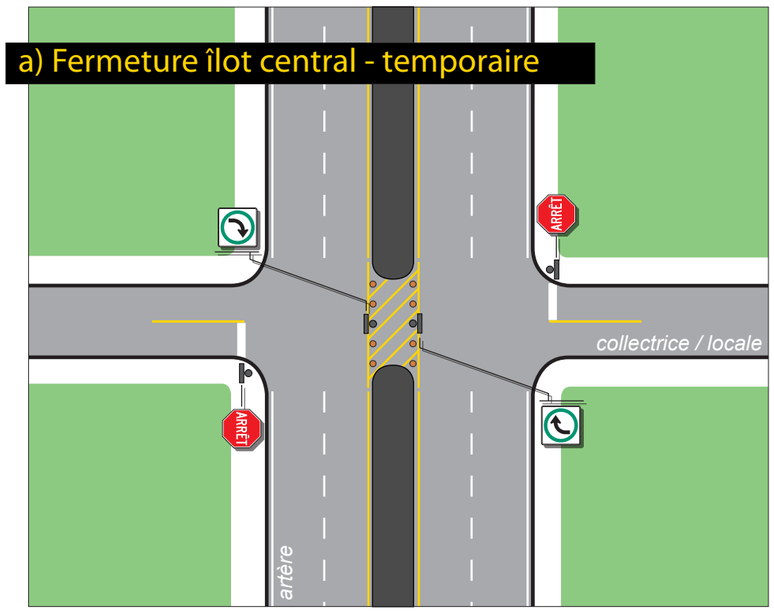
Aux mesures temporaires et permanentes citées précédemment, d'autres mesures peuvent compléter l'implantation afin de diriger la circulation et, ainsi éliminer la circulation de transit, soient :

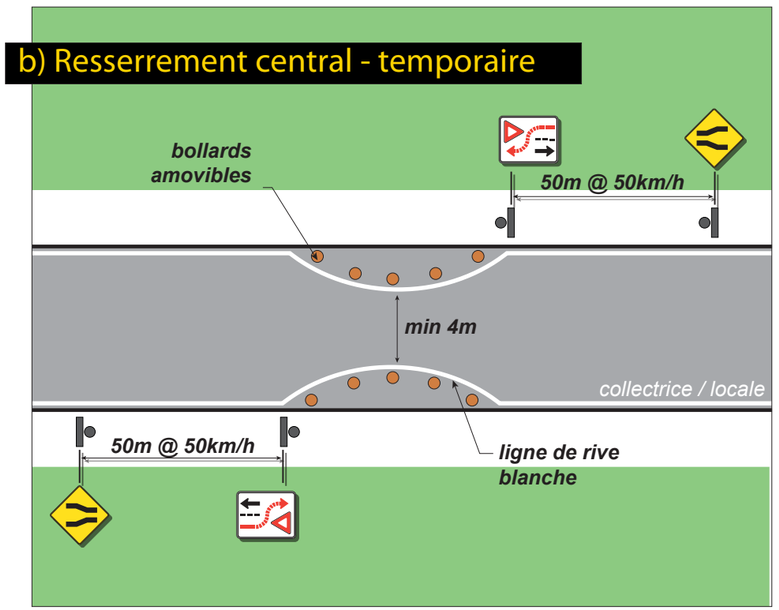
- Sens unique;
- Interdiction de virage;
- Restriction d'accès aux heures de pointe (accès aux résidents seulement).

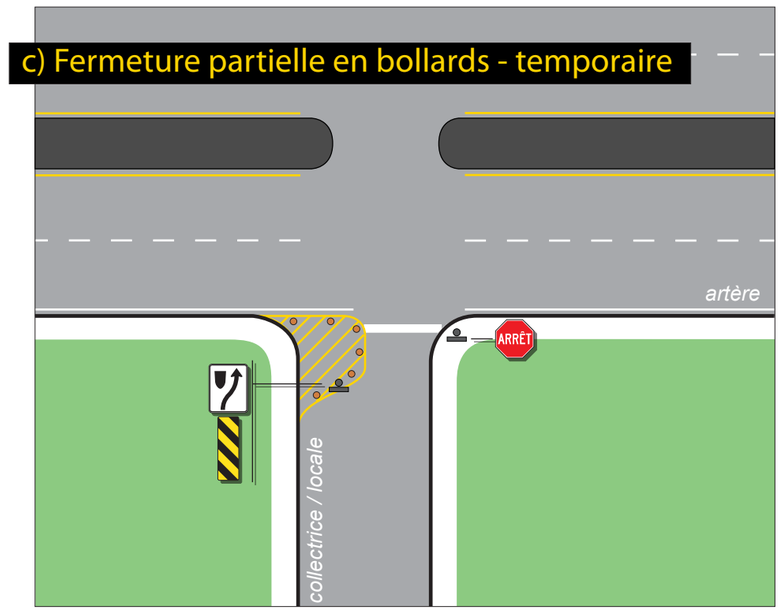
Aménagement type d'un secteur résidentiel contrôlé

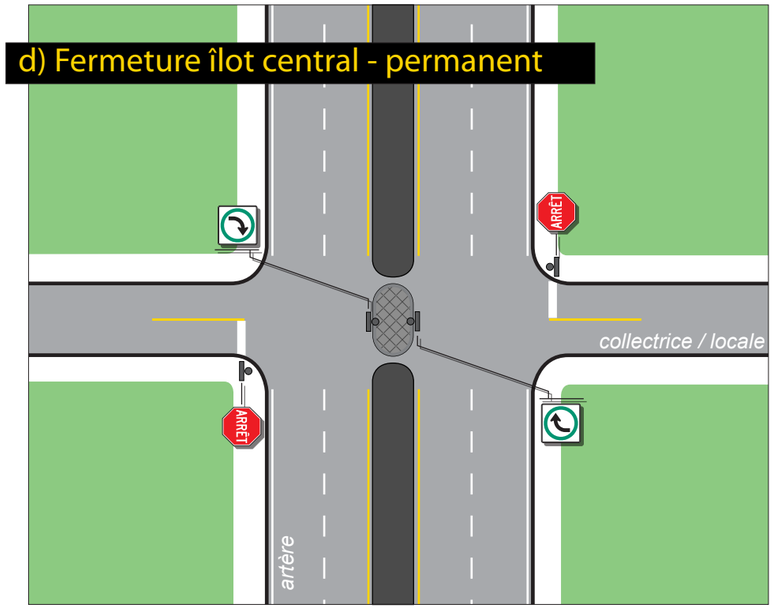
Afin de démontrer que les aménagements et mesures proposées sont compatibles avec les concepts considérés par l'arrondissement, la figure 3.4 présente finalement un aménagement typique (secteur contrôlé) pouvant être réalisé afin d'apaiser la circulation à l'intérieur d'un secteur résidentiel tel qu'on en retrouve dans l'arrondissement.

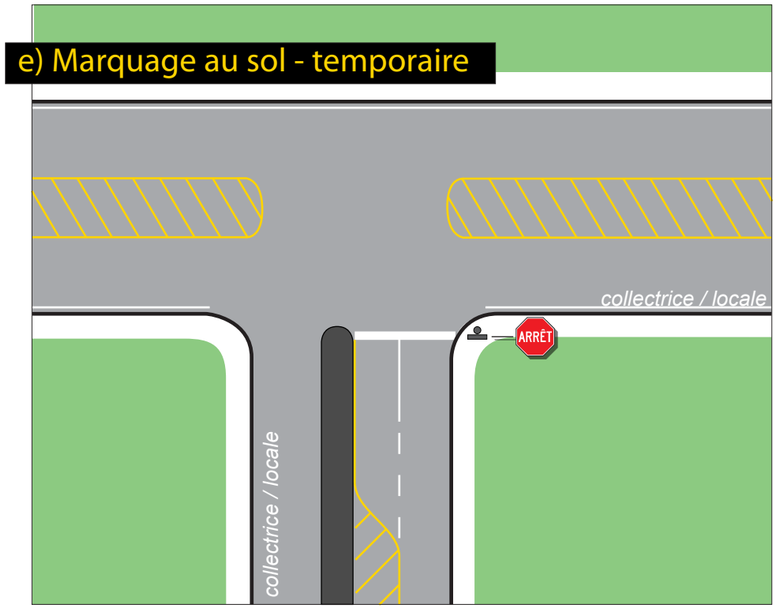
Les aménagements proposés sont identifiés avec les lettres d'identification des mesures permanentes mentionnées ci-haut et présentées aux figures 3.2 et 3.3. Des mesures permanentes et temporaires composent l'exemple d'aménagement.

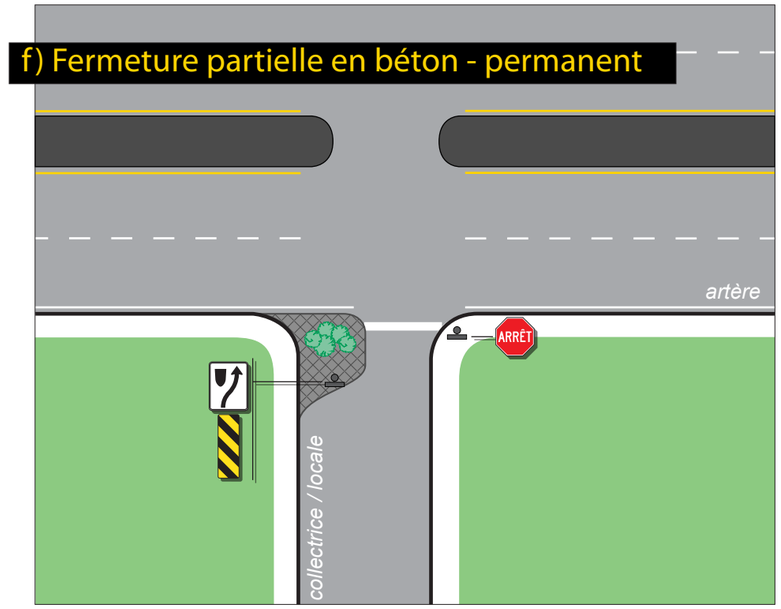






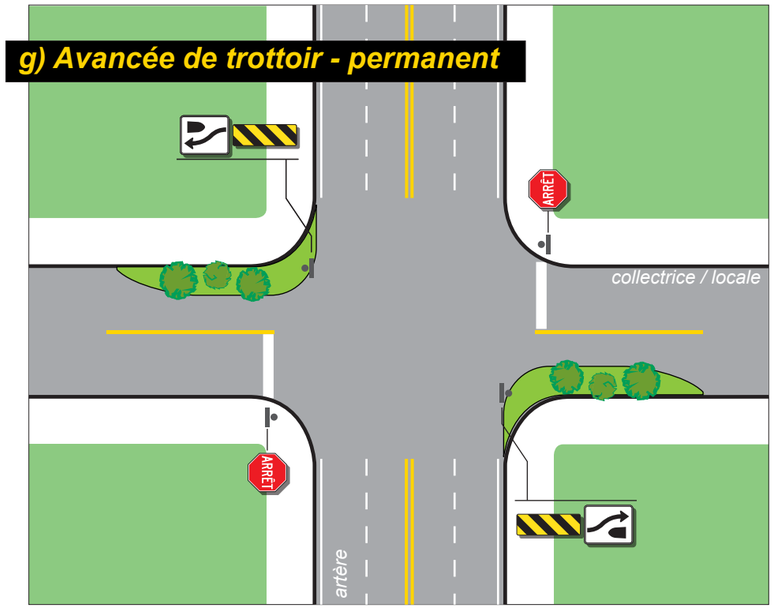


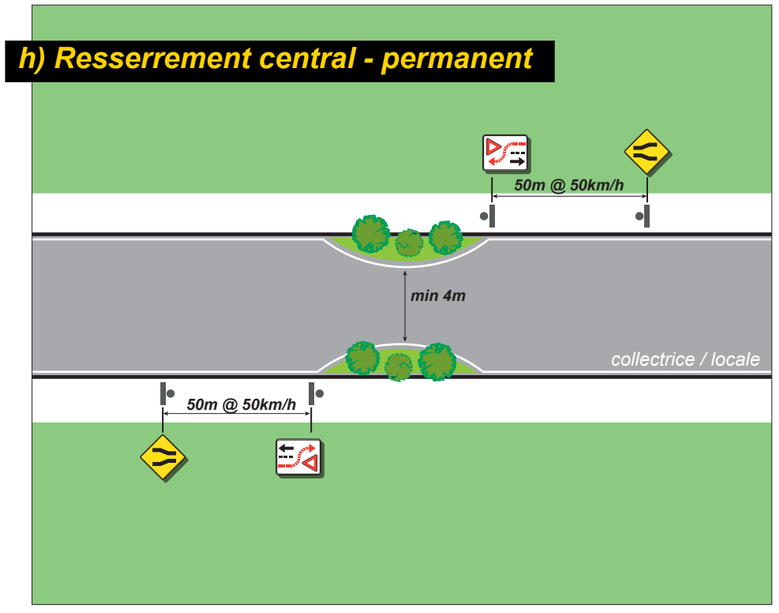


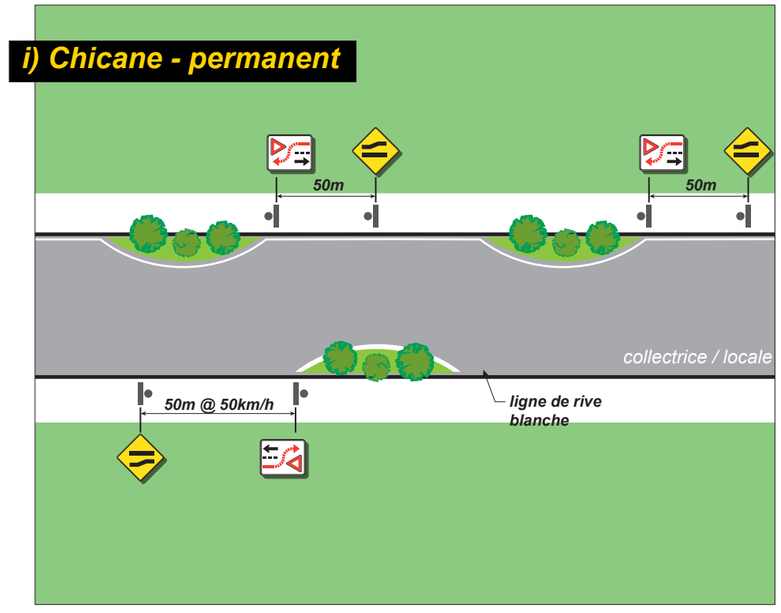


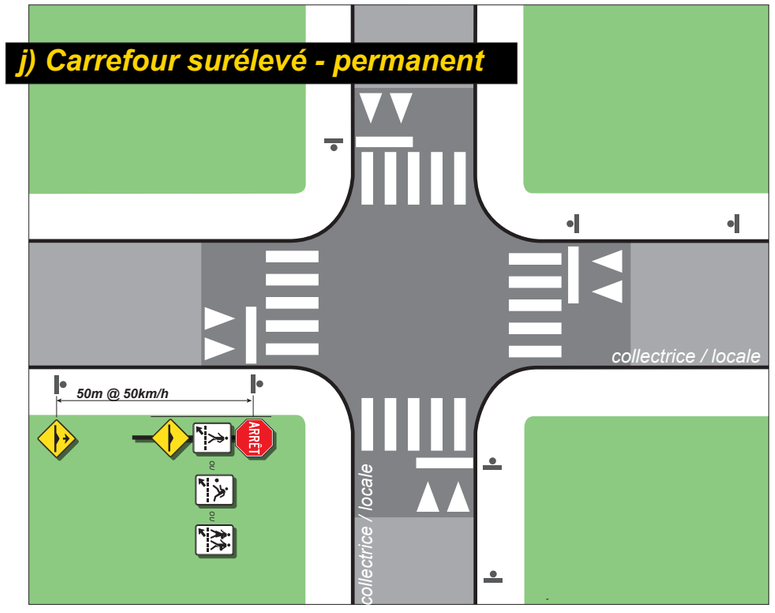
GENIVAR

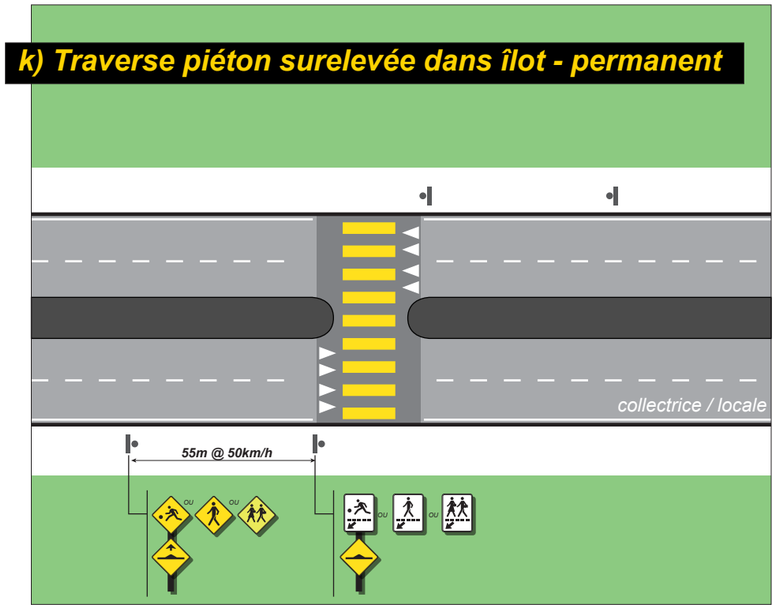
Figure 3.2
Plan de circulation- Apaisement de la circulation
Mesures proposées

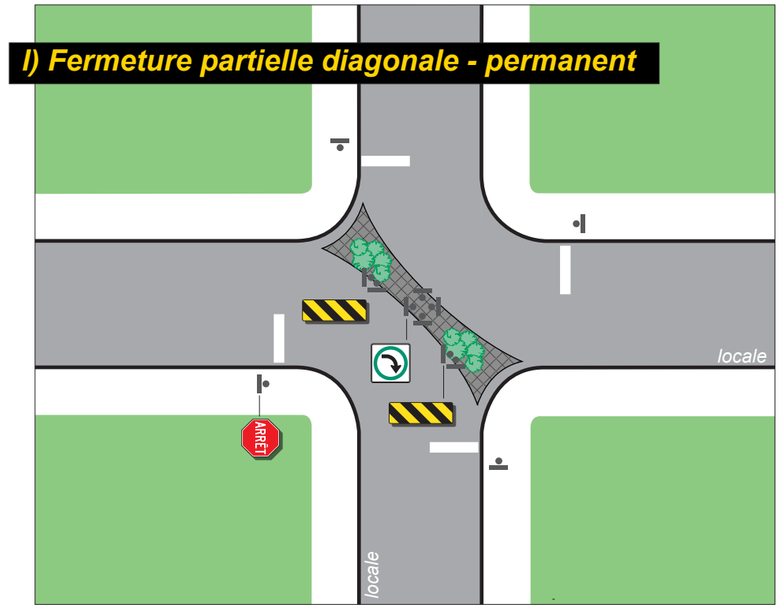






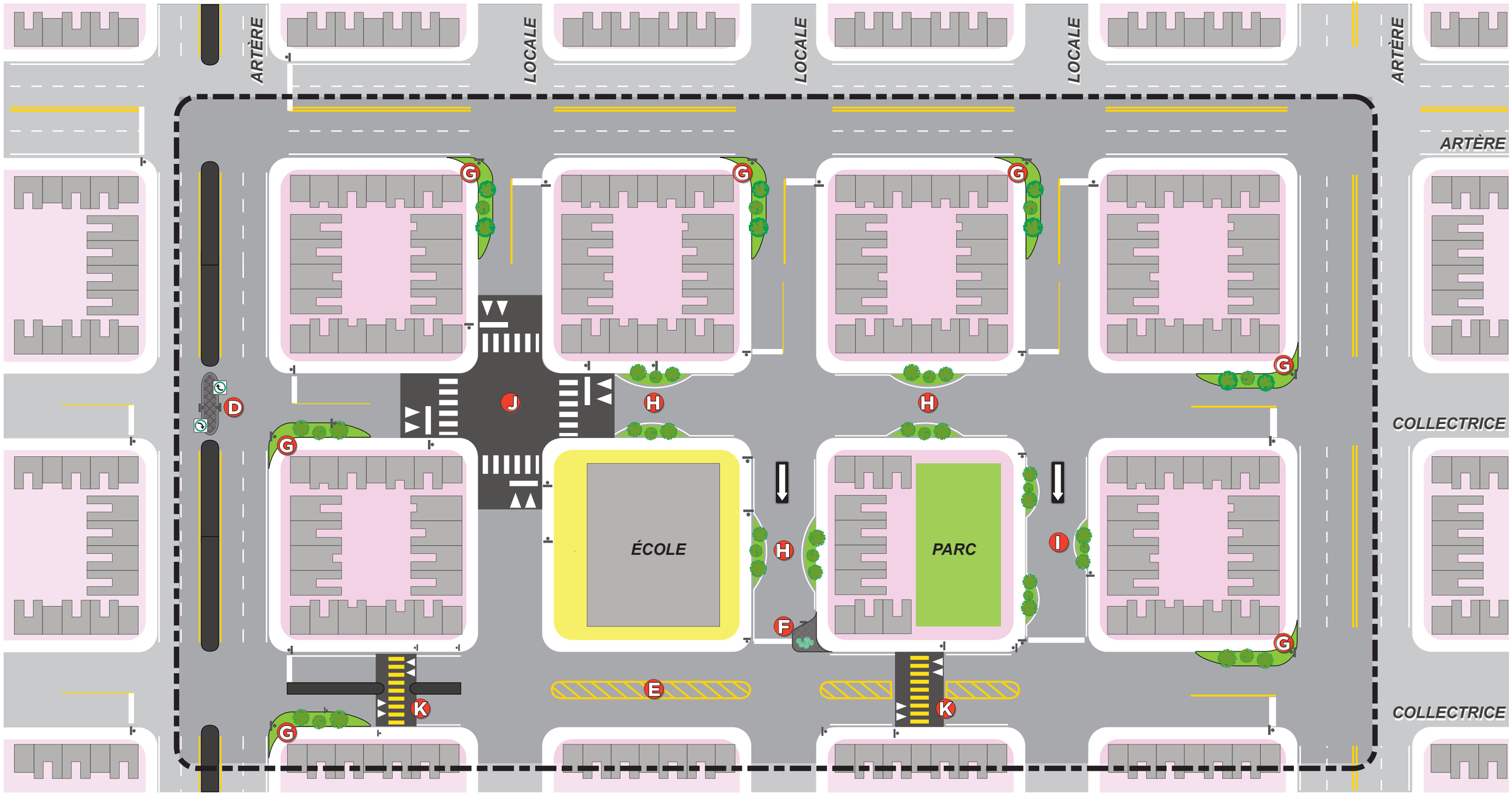






GENIVAR

Figure 3.3
Plan de circulation - Apaisement de la circulation
Mesures proposées



GENIVAR

M106599

Fond de carte: GENIVAR

Figure 3.4
Plan de circulation
Aménagement type d'un secteur contrôlé

Fig3-4_M106599_Amenagement_type_secteur_20080525.ai

3.2.5 Secteurs d'interventions

Afin d'offrir son plein potentiel et surtout de ne pas déplacer la problématique de circulation sur une rue voisine, l'apaisement de la circulation ne doit pas être implanté de façon ponctuelle, mais plutôt suivant une approche globale et avec une certaine uniformité. La rue Fleury est un bon exemple avec ses nombreuses avancées de trottoir sur une longueur importante. Ces avancées permettent de réduire la distance de traversée pour les piétons, d'améliorer la visibilité et de diminuer la vitesse lors des virages à droite.

Par contre, dans certaines situations particulières, une intervention ponctuelle est souhaitable. On peut facilement imaginer l'implantation d'une traverse piétonne surélevée sur l'avenue du Bois de Boulogne à l'emplacement de l'actuelle traverse piétonne (secteur du cégep de Bois-de-Boulogne), et face aux Résidences Tournesol (près de la rue du Liban); un secteur avec une forte présence piétonnière résultant d'une forte présence d'étudiants et d'une densité élevée de population.

L'arrondissement a été quadrillé au complet et ses quatre districts ont été étudiés pour les problèmes existants. En plus du recensement des problématiques issues des groupes de discussion et des observations sur le terrain, les caractéristiques suivantes ont été prises en compte lors de la définition des secteurs d'interventions :

- Présence de nombreuses barrières géographiques;
- Grande affectation du sol et zonage existant;
- Logique de déplacement;
- Tronçons cyclables (actuels et proposés);
- Densité de piétons en période de pointe de l'avant-midi;
- Activités commerciales;
- Accidents impliquant des piétons;
- Données démographiques (enfants, personne du 3e âge);
- Zones et corridors scolaires.

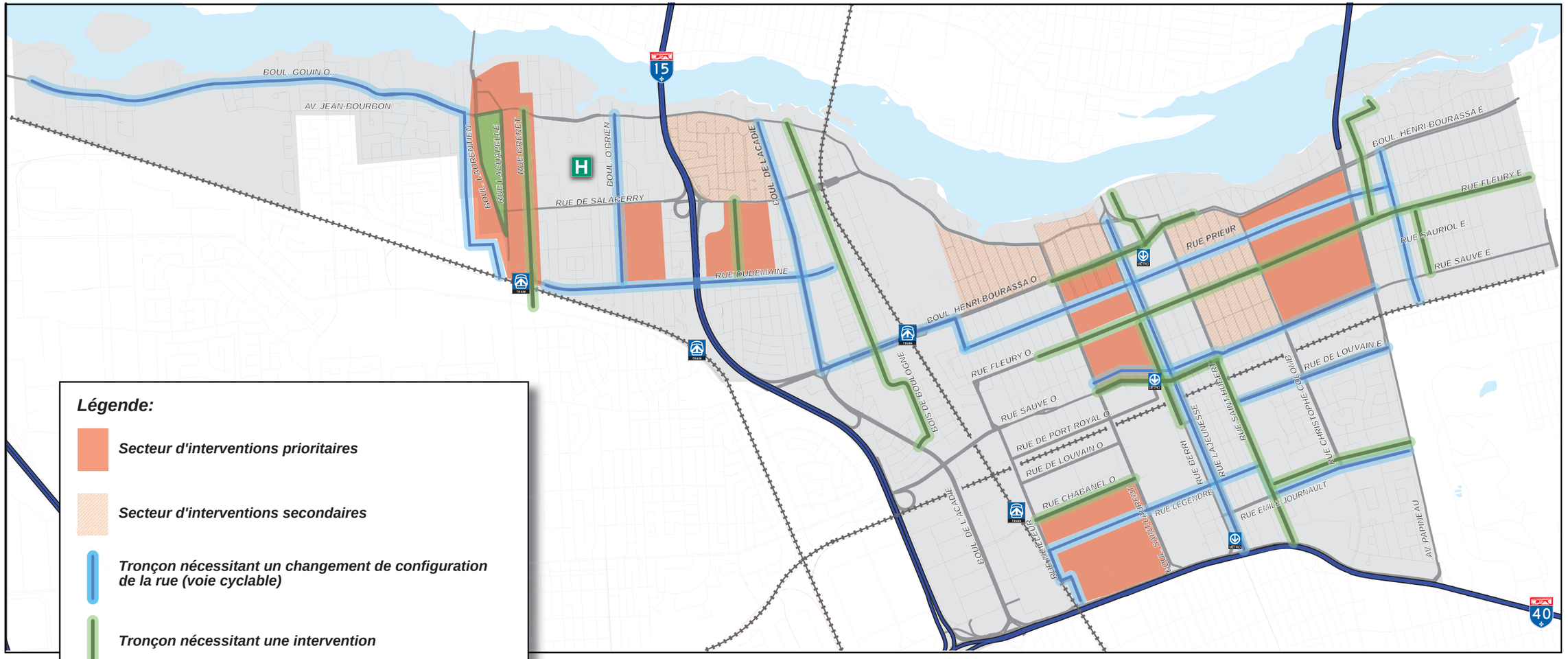
La figure 3.5 identifie les principaux secteurs à prioriser dans le cadre d'une intervention d'apaisement de la circulation. Ces secteurs se doivent d'être considérés dans leur ensemble avec une approche uniforme quant au type de mesures proposées. Il importe de sécuriser les secteurs résidentiels en maintenant la circulation de transit sur le réseau artériel de l'arrondissement. Les mesures d'apaisement de la circulation doivent donc rendre plus long donc moins attrayant les itinéraires utilisés actuellement par la circulation qui tente de passer en transit.

Rue Fleury



Avenue du Bois-de-Boulogne





GENIVAR

M106599

Fond de carte: GENIVAR

Figure 3.5

Secteurs d'interventions à prioriser
Apaissement de la circulation

Fig3-5_M106599_Secteur_Interventions_20090525.ai

3.2.6 Intersections prioritaires à sécuriser

La Ville de Montréal a prévu, au Plan de transport, la sécurisation de 50 intersections à feu de circulation par année. Les données sur les accidents recueillies pour la réalisation du diagnostic à l'échelle de l'arrondissement ont montré qu'un certain nombre d'intersections d'Ahuntsic-Cartierville présentaient un nombre d'accidents relativement élevé.

À partir des données compilées, il a été possible d'identifier les intersections présentant une situation jugée potentiellement problématique sur la base de deux principaux critères :

- Nombre élevé d'accidents véhiculaires avec blessés survenus entre 1998 et 2003;
- Présence de blessés piétons et/ou cyclistes.

L'analyse sommaire a permis d'identifier au total plus d'une trentaine d'intersections où l'amélioration de la sécurité serait souhaitable tel que l'illustre la figure 3.6.

Au total dix intersections ont été jugées prioritaires et l'arrondissement devrait s'assurer que la Ville considère ces intersections dans son programme. La plupart de ces intersections sont situées aux carrefours d'artères, mais quelques-unes impliquent également des rues collectrices ou locales.

Une douzaine d'intersections a été classée dans la catégorie des carrefours nécessitant une intervention à moyen terme et quatorze carrefours bénéficieraient d'une éventuelle intervention en matière de sécurité. Ces intersections présentaient généralement un moins grand nombre d'accidents de véhicules avec blessés, mais généralement avaient des blessés piétons et/ou cyclistes. Également, on remarque que ces intersections impliquent davantage le réseau collecteur et local de l'arrondissement.

Dans ces derniers cas, l'implantation d'aménagements de nouvelles pistes cyclables et de mesures d'apaisement de la circulation par l'arrondissement pourrait permettre d'améliorer la sécurité des modes actifs à ces intersections.

3.3 MODES ACTIFS

La Ville de Montréal oriente résolument ses efforts depuis le Sommet de 2002 vers l'encouragement au transport actif, en particulier pour le vélo comme mode de transport présent partout sur son territoire. Par ailleurs, les mesures d'apaisement de la circulation font partie des actions concrètes sécurisant les modes actifs de transport dans les quartiers résidentiels et les milieux de vie.

3.3.1 Vélo

Dans le cadre du Plan de transport de la ville de Montréal, plusieurs études ont été réalisées. Mentionnons en particulier que, dans le Plan d'intégration du réseau cyclable de l'arrondissement Ville-Marie, la Ville a retenu six principes directeurs qui soulignent ses attentes vis-à-vis des voies cyclables à réaliser dans son réseau. Ces principes touchent l'amélioration constante du confort et de la sécurité, la légitimation de la présence des cyclistes au centre-ville, la continuité, l'homogénéité et l'efficacité des itinéraires, le respect de la priorité des piétons avec une cohabitation harmonieuse des modes de transport actif et collectif et, enfin, l'amenuisement des impacts sur la circulation et le stationnement.

Le réseau de voies cyclables existant et projeté dans Ahuntsic-Cartierville doit donc s'appuyer sur ces principes directeurs pour fonctionner harmonieusement et en complémentarité avec les autres modes s'il veut connaître une intégration réussie dans le tissu urbain.

Le réseau actuel de voies cyclables est incomplet et discontinu. Les infrastructures pour le stationnement sécuritaire et l'intégration modale avec le transport collectif sont déficientes ou carrément absentes. Il faut raccorder les générateurs avec les bassins de population partout sur le territoire. De nombreux conflits entre les automobilistes et les cyclistes, voire même les piétons, se produisent fréquemment là où rien n'est prévu pour ce mode.

Il existe une volonté manifeste de la Ville d'obtenir des résultats tangibles qui se traduiront sur le terrain en projets d'infrastructure cycliste d'ici les trois prochaines années. Déjà des études exhaustives sont entreprises à l'échelle de l'île pour couvrir les besoins de déplacements à vélo sur son territoire, à caractère local et même régional. Pour cette raison, l'arrondissement doit s'assurer auprès des autorités centrales qu'on implante des axes cyclables prioritaires dans Ahuntsic-Cartierville.

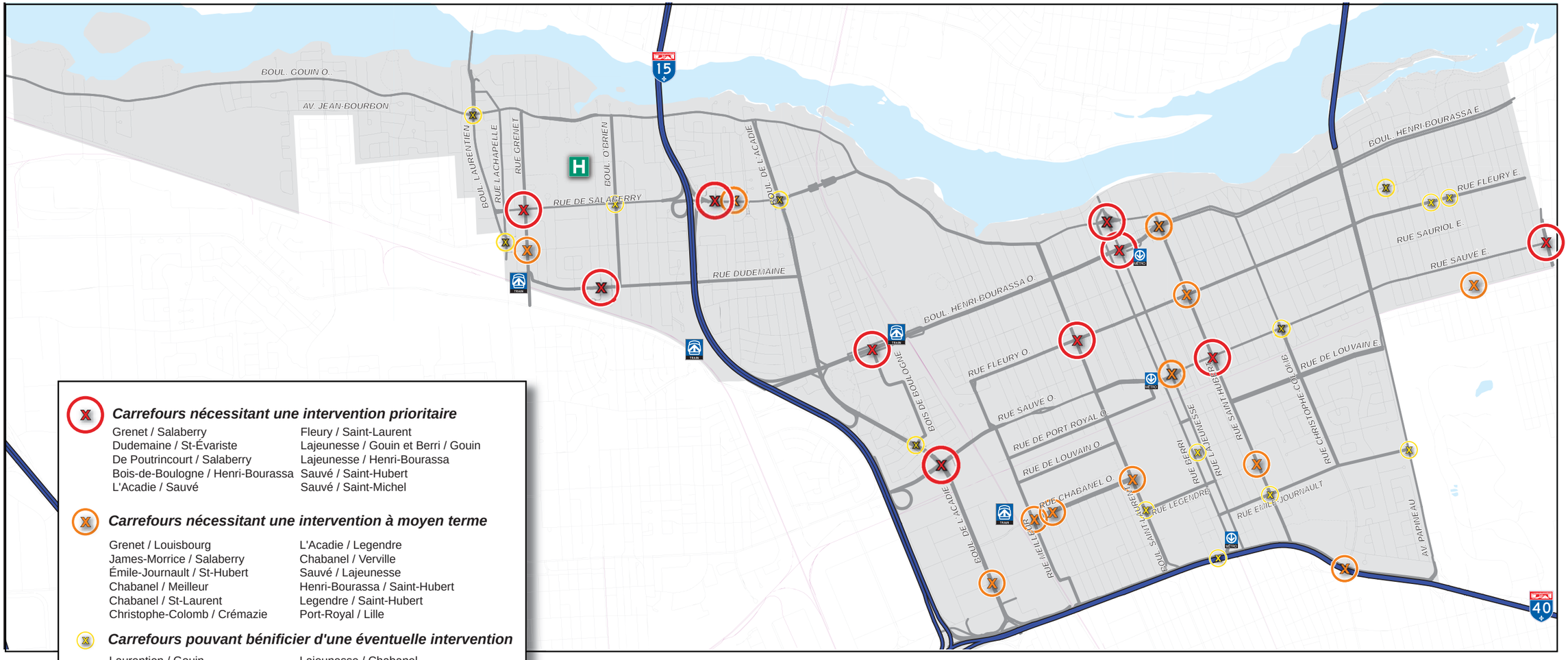
Il importe également de profiter de tout programme d'aide qui encouragerait le transport actif et ses infrastructures.

Un autre enjeu de taille est de raccorder entre eux les nombreux circuits pour vélo implantés dans les arrondissements, de même qu'avec les liens inter rives. Ainsi, on aura un réseau cyclable articulé qui quadrillera tout le territoire et il sera loisible d'y greffer des infrastructures d'accueil des vélos, aux stations de métro ciblées et aux stationnements des grands générateurs.

À la lumière des besoins ciblés dans la section précédente et de ce qui vient d'être énoncé, le plan de circulation locale doit prendre en compte les éléments suivants reliés aux déplacements à vélo :

Recommandations issues des plans de transport et d'urbanisme de la Ville de Montréal

- Doubler le réseau cyclable en 7 ans; plusieurs voies cyclables sont projetées dans l'arrondissement, dont la Vélo-route;
- Mettre aux normes le réseau actuel;
- Prévoir un réseau blanc;
- Augmenter le nombre de stationnements pour vélos (dont les stations de métro);
- Ajouter des pistes cyclables : rue Sauriol, lien entre la Route Verte et le parc du complexe environnemental Saint-Michel, lien à l'ouest de la ligne du CP (rues Dudemaine, Saint-Évariste, rue de Lille, accès au parc nature de l'Île-de-la-Visitation), rue Emile-Journault;
- Prévoir du stationnement pour vélos (métro, zones commerçantes Chabanel et Promenade Fleury, écoles, etc.).



Carrefours nécessitant une intervention prioritaire

Grenet / Salaberry	Fleury / Saint-Laurent
Dudemaine / St-Évariste	Lajeunesse / Gouin et Berri / Gouin
De Poutrincourt / Salaberry	Lajeunesse / Henri-Bourassa
Bois-de-Boulogne / Henri-Bourassa	Sauvé / Saint-Hubert
L'Acadie / Sauvé	Sauvé / Saint-Michel

Carrefours nécessitant une intervention à moyen terme

Grenet / Louisbourg	L'Acadie / Legendre
James-Morrice / Salaberry	Chabanel / Verville
Émile-Journault / St-Hubert	Sauvé / Lajeunesse
Chabanel / Meilleur	Henri-Bourassa / Saint-Hubert
Chabanel / St-Laurent	Legendre / Saint-Hubert
Christophe-Colomb / Crémazie	Port-Royal / Lille

Carrefours pouvant bénificier d'une éventuelle intervention

Laurentien / Gouin	Lajeunesse / Chabanel
Laurentien / Keller	Émile-Journault / Saint-Hubert
Salaberry / O'Brien	Sauvé / Christophe-Colomb
L'Acadie / Salaberry	Émile-Journault / Papineau
Arthur-Lismer / L'Acadie	Prieur / Saint-Firmin
Saint-Laurent / Legendre	Merrit / Fleury
Berri / Crémazie	Parthenais / Fleury

GENIVAR

M106599

Fond de carte: GENIVAR

Figure 3.6

Plan de circulation

Intersections à sécuriser en priorité

Fig3-6_M106599_Intersection à prioriser_20090525.ai

Ajout des pistes cyclables dans l'arrondissement

Le réseau actuel de l'arrondissement essaie de satisfaire les différents besoins en mobilité des cyclistes, qu'ils soient sportifs, récréatifs, touristiques ou urbains. Ce faisant, aucune attention particulière n'est portée aux caractéristiques propres de chacun, ce qui rend tous les types de cyclistes insatisfaits. Il en résulte une faible attractivité envers le réseau cyclable et ce mode de transport en général. Les propositions d'ajout de nouvelles voies et de réaménagement partiel des voies existantes offrent à l'arrondissement l'opportunité de favoriser et d'encourager les déplacements par vélo, en plus de combler les lacunes du réseau actuel.

Pour l'arrondissement, les usagers à favoriser afin d'accroître les déplacements par vélo sont les cyclistes urbains. Le réseau doit aussi satisfaire les cyclistes récréatifs et les touristes à vélo.

Présentement, l'axe cyclable est-ouest traversant l'arrondissement, aménagé le long du boulevard Gouin, convient peu aux cyclistes urbains puisqu'il ne permet pas de relier les différents pôles d'attractions locaux aux bassins de concentration de population. Aussi, cet axe est ponctué de sections mal aménagées qui donnent une impression d'insécurité aux usagers récréatifs.

Donc, afin d'encourager l'utilisation du vélo par les résidents de l'arrondissement, l'ajout d'axes est-ouest structurants entrecoupés d'axes nord-sud reliant les secteurs de haute densité de population (origine) aux pôles d'attractions locaux est nécessaire.

Le niveau de sentiment de sécurité des usagers est très important afin d'encourager les déplacements en mode actif. Ainsi, les voies collectrices et rues locales ont été favorisées au détriment des voies artérielles dans les propositions de voies cyclables soumises.

Cyclistes urbains

Ces cyclistes se définissent par les motifs utilitaires de leurs déplacements qui s'effectuent par la nécessité d'atteindre une destination que ce soit pour le travail, les études, les loisirs et même les emplettes.

Les cyclistes urbains, qui considèrent le vélo comme un mode de transport à part entière, doivent être encouragés puisqu'ils témoignent d'un comportement respectueux envers les autres citoyens et l'environnement en réduisant la pollution, le bruit et les embouteillages. Les accès directs et sécurisés à partir de leur domicile vers leur destination de travail ou d'activités répondent davantage à leurs besoins.

Cyclistes récréatifs & touristes à vélo

Les premiers apprécient la pratique du vélo à l'intérieur d'espaces aménagés (parcs, bandes cyclables, voies vertes) où la circulation motorisée est absente ou très basse. Le touriste à vélo, quant à lui, est un voyageur qui veut découvrir, par plaisir, des lieux externes à son domicile.

Ces usagers recherchent surtout des parcours possédant des attraits touristiques tels que des paysages ou des architectures de valeurs.

Tout comme le cycliste récréatif, le touriste à vélo veut profiter de son temps de promenade pour découvrir et se sentir en sécurité. Pour ces deux types de cyclistes, il est important de se sentir en sécurité en tout temps et de s'orienter facilement.

Axes est-ouest

- **Rue Prieur** : Par son rôle de pôle de services et de commerces locaux, la rue Fleury doit aussi être facile d'accès pour les cyclistes. Cependant, la présence d'une voie cyclable directement sur la rue Fleury n'est pas souhaitable puisque les aménagements de la rue priorisent les piétons et les accès aux automobilistes (stationnement). L'ajout d'une piste cyclable sur la rue Prieur est donc une bonne alternative compte tenu de sa vocation résidentielle et sa localisation entre la rue Fleury et le boulevard Henri-Bourassa. À l'ouest, elle permet de rejoindre la future vélo-route par la rue Meilleur et les tournebrides du boulevard Henri-Bourassa ainsi que la piste proposée en bordure du boulevard 'Acadie. À l'est, elle se prolonge vers la future voie cyclable de l'arrondissement Montréal-Nord.
- **Rue Dudemaine :** Une bande cyclable en bordure de rue complète l'axe est-ouest dans la partie ouest de l'arrondissement reliant les nombreux établissements scolaires du secteur et permettant la traversée de l'autoroute 15.
- **Rues Legendre et Émile-Journault :** cette piste cyclable offre un accès est-ouest dans la partie sud de l'arrondissement afin de faciliter l'accès aux institutions scolaires et récréatives qui y sont présentes de même qu'au Marché Central. Cet axe peut également aboutir à un axe nord-sud de traversée sécuritaire de l'autoroute Métropolitaine via la rue Meilleur et/ou donner accès à la Vélo-Route.

Axes nord-sud

- **Boulevard de l'Acadie :** Les parcs successifs bordant le boulevard peuvent être mis en valeur par l'ajout d'une voie cyclable. Cet axe facilite l'interconnexion des axes est-ouest de part et d'autre de la voie ferrée du CP par les virages en U du boulevard Henri-Bourassa.
- **Rue Saint-Firmin :** Parallèle à l'avenue Papineau, cette rue permet un accès aisé aux cyclistes récréatifs vers le parc Ile-de-la-Visitation. Aussi, dans le but de boucler le réseau cyclable de l'arrondissement, cet axe peut rejoindre la piste autour du complexe Saint-Michel.
- **Boulevard Cousineau :** dans le but de rejoindre la gare de train à partir de la piste cyclable du boulevard Gouin, une voie cyclable en site propre et partagé est proposée dans cet axe.
- **Avenue André-Grasset** : entre les rues Louvain et Port-Royal et desservant le domaine Saint-Sulpice. Cette mesure permettrait de consolider le niveau hiérarchique de cet axe.

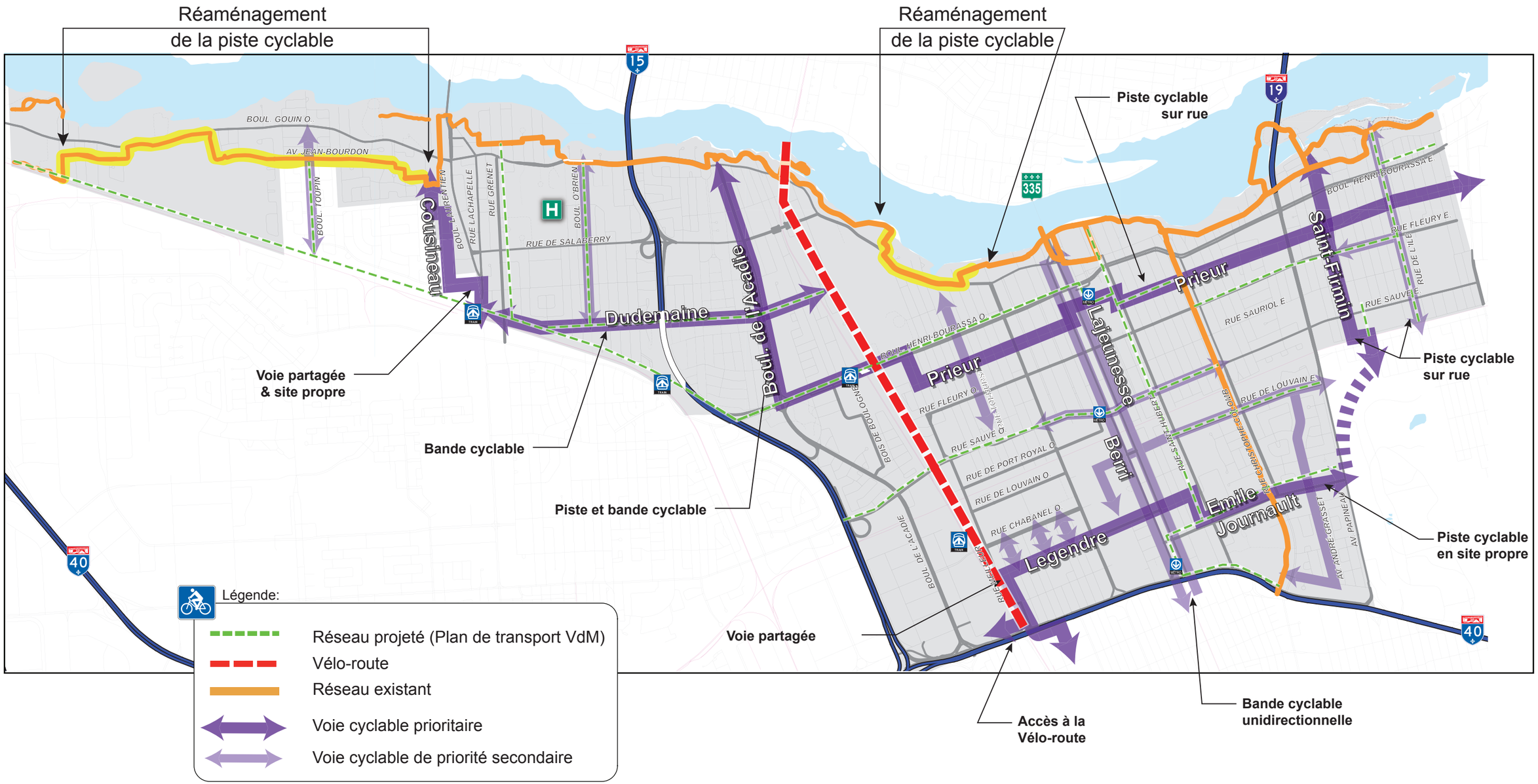
Axes complémentaires

Les propositions qui suivent représentent des possibilités d'aménagements complémentaires bonifiant le réseau cyclable prioritaire à plus long terme. Ces axes offrent des accès supplémentaires et complètent le maillage du réseau proposé.

- **Boulevard Toupin :** en partenariat avec l'arrondissement de Saint-Laurent, cet axe facilite les déplacements nord-sud inter-arrondissement et le maillage à l'axe Gouin.
- **Boulevard O'Brien :** axe permettant de compléter le maillage nord-sud du réseau dans Cartierville et reliant les axes Gouin, Dudemaine et l'arrondissement Saint-Laurent au sud.
- **Rue Tolhurst :** axe permettant de compléter le maillage nord-sud entre le futur axe cyclable sur la rue Prieur et l'axe Gouin.
- **Rues Lajeunesse et Berri :** l'ajout de bandes cyclables unidirectionnelles sur ces rues offre un accès rapide nord-sud ainsi qu'aux stations de métro.
- **Rue de Lille** permet de traverser la voie ferrée dans l'est de l'arrondissement.

- **Rue de Louvain :** axe complétant le réseau est-ouest d'accès au domaine Saint-Sulpice et reliant la piste existante sur Christophe-Colomb, le Cégep Ahuntsic et le parc Henri-Julien à l'ouest ainsi que l'arrondissement Villeray-Saint-Michel-Parc-Extension à l'est.

La piste cyclable sur Gouin **nécessite des réaménagements** afin d'augmenter la perception de sécurité des usagers, particulièrement dans deux tronçons : entre le boulevard Laurentien et la limite ouest de l'arrondissement, ainsi qu'entre la prison de Bordeaux et le boulevard Saint-Laurent.



Source : Vélo-Québec (2007) et Ville de Montréal (2007)

GENIVAR

Figure 3.7
Réseau cyclable et corridors cyclables proposés
Arrondissement d'Ahunstic-Cartierville

3.3.2 Piétons

La marche à pied est nécessaire à la santé humaine, malgré ce fait, les déplacements à pied cèdent peu à peu du terrain face aux modes de transport motorisés. Afin de ramener l'intérêt des individus envers ce mode de transport « doux », il est nécessaire et pertinent de repenser la qualité du réseau piétonnier dans l'arrondissement.

Tel que vu dans les sections précédentes, plusieurs actions proposées dans les exercices de planification de la Ville de Montréal concernent directement une meilleure intégration des piétons dans la dynamique de transport.

Recommandations issues des plans de transport et d'urbanisme de la Ville de Montréal

Actions directement en lien avec les piétons :

- Faire un plan d'action piétons par arrondissement (dans la charte du piéton);
- Développer un programme de réfection des trottoirs;
- Déployer des mesures favorables aux piétons aux abords des stations de métro et gares de train;
- Requalification du secteur du boulevard Laurentien et ses abords (au plan d'urbanisme);
- Implanter des actions pour assurer le dynamisme de l'activité commerciale à : Promenade Fleury, rue Chabanel, boulevard Gouin Ouest, secteur Laurentien / Lachapelle, rue De Salaberry près de l'A-15 (au plan d'urbanisme).

Actions affectant la relation entre les piétons et les véhicules :

- Sécuriser 50 intersections par année dans l'ensemble de l'île de Montréal;
- Poursuivre la mise aux normes des feux de circulation (pour les piétons, avec décompte numérique et temps de traversée facilité pour les personnes à mobilité réduite);
- Mettre en place des mesures de modération de la circulation;
- Réduire les largeurs de traversées des piétons à certains carrefours;
- Réduire la limite de vitesse de 50 à 40 km/h;
- Créer des quartiers verts ou quartier 21 (ex : quartier 21 de Chabanel).

Les premières actions visent directement les piétons et font l'objet de cette section. Les autres recommandations affectent la relation entre les piétons et la circulation véhiculaire et ont été traitées dans les sections précédentes du plan.

Bien que ces deux types d'actions peuvent être réalisés indépendamment, pour le piéton, elles sont intrinsèquement reliées : l'identification d'un réseau piétonnier local ne peut être adoptée par les résidents sans mesures d'apaisement de la circulation qui viennent améliorer la perception de sécurité des marcheurs.

Le diagnostic de la situation actuelle a montré qu'une part importante des ménages d'Ahuntsic-Cartierville n'a pas de voiture (30 %), que les secteurs de grande densité de population étaient aussi ceux où la marche était préférée par les résidents et que de nombreux pôles de déplacements locaux existaient dans l'arrondissement. Tous ces facteurs mis ensemble confirment la pertinence et l'importance d'un plan d'action piéton dans Ahuntsic-Cartierville. Ce plan d'action sera étroitement lié à la réalisation de mesures d'apaisement de la circulation ainsi qu'à la sécurisation des intersections.

Déploiement d'un réseau piétonnier local

Comme principale mesure au plan, nous proposons le déploiement d'un réseau piétonnier local. L'objectif premier de ce réseau est d'assurer la convivialité et la sécurité d'itinéraires reliant les pôles de déplacements locaux que sont les écoles, commerces et services de proximité, parcs ainsi que centres sportifs, culturels et communautaires.

L'objectif second est de créer des itinéraires plus spécifiquement dédiés à la marche récréative en s'assurant que les parcs d'intérêt y soient greffés selon un principe de circuit et non seulement d'axes bidirectionnels. Trois principes ont guidé la proposition du réseau piétonnier local :

Principe 1 : minimiser les conflits entre les modes

Comme pour le vélo, la sécurité est le premier facteur influençant l'intérêt des individus envers ce mode. Les voies artérielles ont donc été délaissées au profit des voies collectrices et locales. De plus, le réseau piétonnier doit présenter un maillage différent du réseau cyclable proposé.

Principe 2 : relier les secteurs à haute densité de population aux pôles locaux en priorité

La proximité est un critère important pour qu'un individu choisisse la marche comme mode de déplacement. Les secteurs comportant le plus de densité résidentielle ont donc été priorisés.

Principe 3 : inclure les corridors scolaires dans le réseau

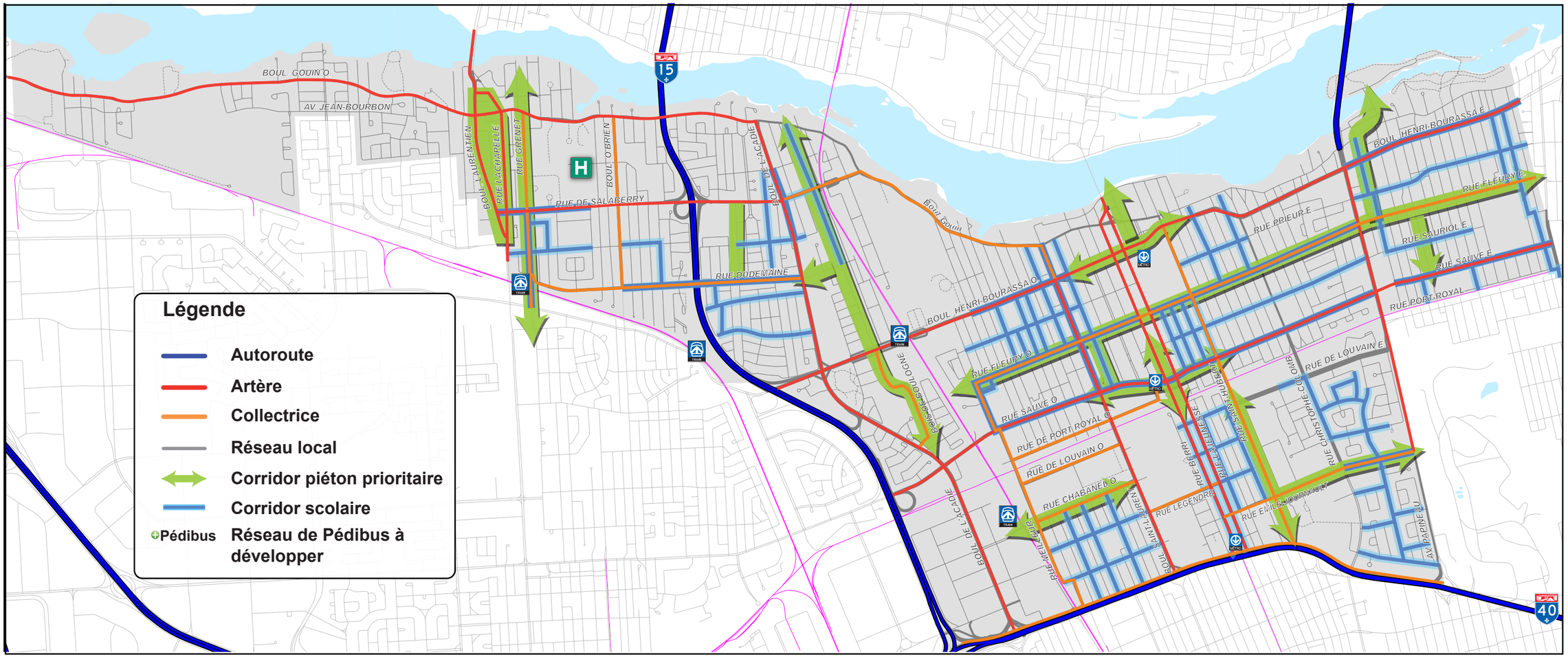
Les corridors scolaires dans l'arrondissement sont implantés depuis déjà quelques années et leur définition semble faire consensus auprès des différents acteurs. Puisque ces rues sont utilisées par des enfants quotidiennement et qu'elles bénéficient déjà d'un entretien hivernal prioritaire, elles se doivent d'être le fondement du réseau piétonnier de l'arrondissement.

La figure 3.8 présente la proposition de réseau piétonnier prioritaire. L'analyse réalisée a permis de conclure que la rue Fleury, sur presque toute sa longueur, constitue un maillon très important de la dynamique piétonnière de l'arrondissement. Du boulevard Saint-Laurent jusqu'au boulevard Saint-Michel, de nombreux commerces et services de proximité sont présents et pas seulement entre Saint-Hubert et Papineau, artères entre lesquelles la Promenade Fleury dispose déjà d'aménagements favorables aux piétons. Par ailleurs, la rue donne un accès à 4 parcs et, dans un corridor de ±500 m de part et d'autre, on retrouve une trentaine de pôles locaux dont plus de 10 écoles, et plusieurs centres d'activités récréatives.

Les autres secteurs à privilégier sont :

- Les abords des stations de métro et gares de train;
- Le secteur Laurentien/Lachapelle dont une requalification urbaine est planifiée avec comme objectif de redynamiser l'activité commerciale de proximité;
- La rue Chabanel et l'avenue Bois-de-Boulogne;
- La rue Grenet.

Le réseau des corridors scolaires vient compléter le réseau et permettre une ramification du réseau piétonnier.



GENIVAR

Figure 3.8
Plan de circulation
Réseau piétonnier prioritaire

M106599 Fond de carte: GENIVAR Fig3-8_M106599_Corridors_Pietons_20090119.ai

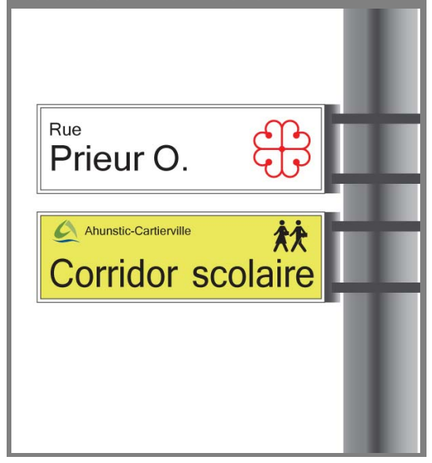
Signalisation des corridors scolaires

Les corridors scolaires sont bien définis, mais actuellement ils ne sont pas perceptibles pour les enfants, leurs parents, de même que pour les résidents et autres usagers du corridor.

Déjà en place dans certains arrondissements et villes voisins de l'arrondissement d'Ahuntsic-Cartierville, une signalisation adéquate et homogène viendrait renforcer le repérage des corridors par les usagers. La signalisation proposée est simple en ce sens qu'il s'agit simplement d'ajouter un panneau contigu à celui d'identification de rue qui identifie clairement qu'elle fait partie du réseau de corridor scolaire de l'arrondissement. La figure ci-bas illustre un panneau type proposé, l'implantation suggérée et un exemple type utilisé à Saint-Laurent.

Figure 3.8 Affichage proposé pour les corridors scolaires

Panneau type et installation proposée



Exemple d'affichage à Saint-Laurent



Ces panneaux ont une double fonction. D'une part, ils indiquent aux écoliers du primaire ainsi qu'à leurs parents l'itinéraire sécuritaire à emprunter lors de leurs déplacements entre l'école et le domicile. D'autre part, ce panneau conscientise les automobilistes sur la vocation de la rue avant de l'emprunter et à la nécessité de faire preuve d'une vigilance accrue sur ces rues. Pour être efficaces, les panneaux « corridor scolaire » doivent être localisés dans le même alignement que le panneau identifiant le nom de la rue.

Une campagne de sensibilisation auprès de la population devrait également être réalisée en début d'année scolaire pour démystifier les corridors scolaires aux parents en expliquant leurs avantages : accent sur la sécurité du piéton, présence de brigadiers scolaires aux intersections des artères, déneigement priorisé en période hivernale.

Mise en place de Pédibus

Un pédibus consiste à accompagner les enfants sur le trajet domicile-école ; les enfants d'un quartier se déplacent à pied, encadrés par des accompagnateurs le long des corridors scolaires. Les groupes d'enfants se forment à des endroits déterminés et ont un horaire précis. Plusieurs lignes peuvent desservir la même école sur des distances variant de 250 à 1 700 m. Le pédibus constitue une réponse aux conflits piétons/automobiles à proximité des écoles.

3.4 TRANSPORT COLLECTIF

Le service de transport collectif couvre le territoire de manière appropriée, garantissant un accès à moins de 300 mètres des liens du réseau de transport collectif (métro, train ou autobus) pour 95,7 % de la population et des emplois.

Au projet de Plan de transport et au Plan d'urbanisme de la Ville de Montréal et au Plan stratégique de la STM, on retrouve près d'une dizaine d'actions qui touchent spécifiquement l'arrondissement.

Recommandations issues des plans de transport et d'urbanisme de la Ville de Montréal

- Deux nouvelles gares du futur train de l'Est seront situées dans l'arrondissement;
- Réaménagement de la gare Bois-de-Boulogne (« *Transit Oriented Development* » ou TOD);
- Densification des activités près des stations de métro et de train de banlieue (station Henri-Bourassa, station Sauvé, gare Bois-de-Boulogne, gare Chabanel, gare Bois-Franc) notamment par des « *Transit Oriented Development* » ou TOD);
- Lien du Réseau prioritaire montréalais (RPM) sur le boulevard Henri-Bourassa (Plan stratégique de la STM) incluant des mesures préférentielles;
- Mesures prioritaires sur les axes Sauvé et Papineau;
- Nouvelle gare Chabanel (en service depuis janvier 2007);
- Déplacement du terminus d'autobus Grenet vers le stationnement incitatif Bois-Franc;
- Intention de munir d'un abribus 50 % des arrêts d'autobus;
- Mise en place de lignes d'autobus reliant les résidences pour personnes âgées aux centres commerciaux, de santé et de loisir (Cartierville ciblé comme fort potentiel).

L'ensemble de ces actions est tout à fait complémentaire aux objectifs du présent plan dans la mesure où on donne davantage d'importance aux infrastructures de transport collectif et, par le fait même, aux modes actifs.

Avec la couverture existante et la hiérarchie des modes présents sur le territoire, les mesures à envisager dans le présent plan de circulation locale consistent à améliorer de façon continue les paramètres du service et non à desservir des bassins qui ne seraient pas reliés aux réseaux en place. À l'échelle des actions menées par l'administration de l'arrondissement, les actions ponctuelles suivantes pourraient appuyer le service actuel :

- Meilleure accessibilité et plus grande capacité pour le « kiss and ride » aux 3 stations de métro;
- Faciliter les manœuvres pour le départ des autobus sur la rue Sauvé à la station de métro (conflit avec le virage à droite en venant de l'ouest);
- Amélioration des traverses piétonnes sécuritaires aux abords des édicules du métro Henri-Bourassa.

4.0 CONCLUSIONS ET RECOMMANDATIONS

La réalisation du plan de circulation locale visait à résoudre les problèmes ressentis par les résidents de sécurité routière et de circulation de transit dans les rues locales. Le diagnostic de la dynamique de transport dans l'arrondissement d'Ahuntsic-Cartierville a confirmé que les principaux problèmes observés dans l'arrondissement étaient d'abord dominés par une réelle problématique de transit. Par ailleurs, le diagnostic a également démontré que l'organisation du réseau routier actuel ne desservait pas adéquatement les modes actifs de transport, pourtant très utilisés par les résidents, surtout dans les quartiers à forte densité de population.

Ce diagnostic a donc mené à l'élaboration d'un plan de circulation locale ou plutôt à un plan de gestion des déplacements locaux visant à améliorer la sécurité et la qualité de vie des résidents. Avec l'adoption de mesures en appui à une politique d'apaisement de la circulation locale, Ahuntsic-Cartierville deviendra le premier arrondissement de la Ville à adopter un mécanisme clair et transparent pour les citoyens.

Parmi les pistes d'actions proposées, certaines obligent l'arrondissement à compléter l'exercice de planification par l'adoption d'une politique d'apaisement de la circulation locale et d'autres pistes impliquant les autorités centrales de la Ville ne pourront se concrétiser qu'en partenariat avec celles-ci. C'est notamment le cas des intersections à sécuriser, des pistes cyclables à mettre en place et des mesures relatives au transport collectif.

Néanmoins, certaines actions, peu coûteuses, peuvent être rapidement mises de l'avant par l'arrondissement. Parmi celles-ci, notons :

- La mise en place d'une signalisation des corridors scolaires;
- La réalisation de projets pilotes de mesures d'apaisement pour tester les impacts de mesures proposées;
- La mise à l'essai des concepts permettant la cohabitation harmonieuse des modes par des mesures temporaires (bollards, marquage et autres);
- Les ajustements à la hiérarchie routière proposés sur le réseau local.

Au niveau des travaux d'aménagement prioritaires, quelques secteurs doivent être considérés réellement prioritaires pour l'application de mesures d'apaisement de la circulation dont :

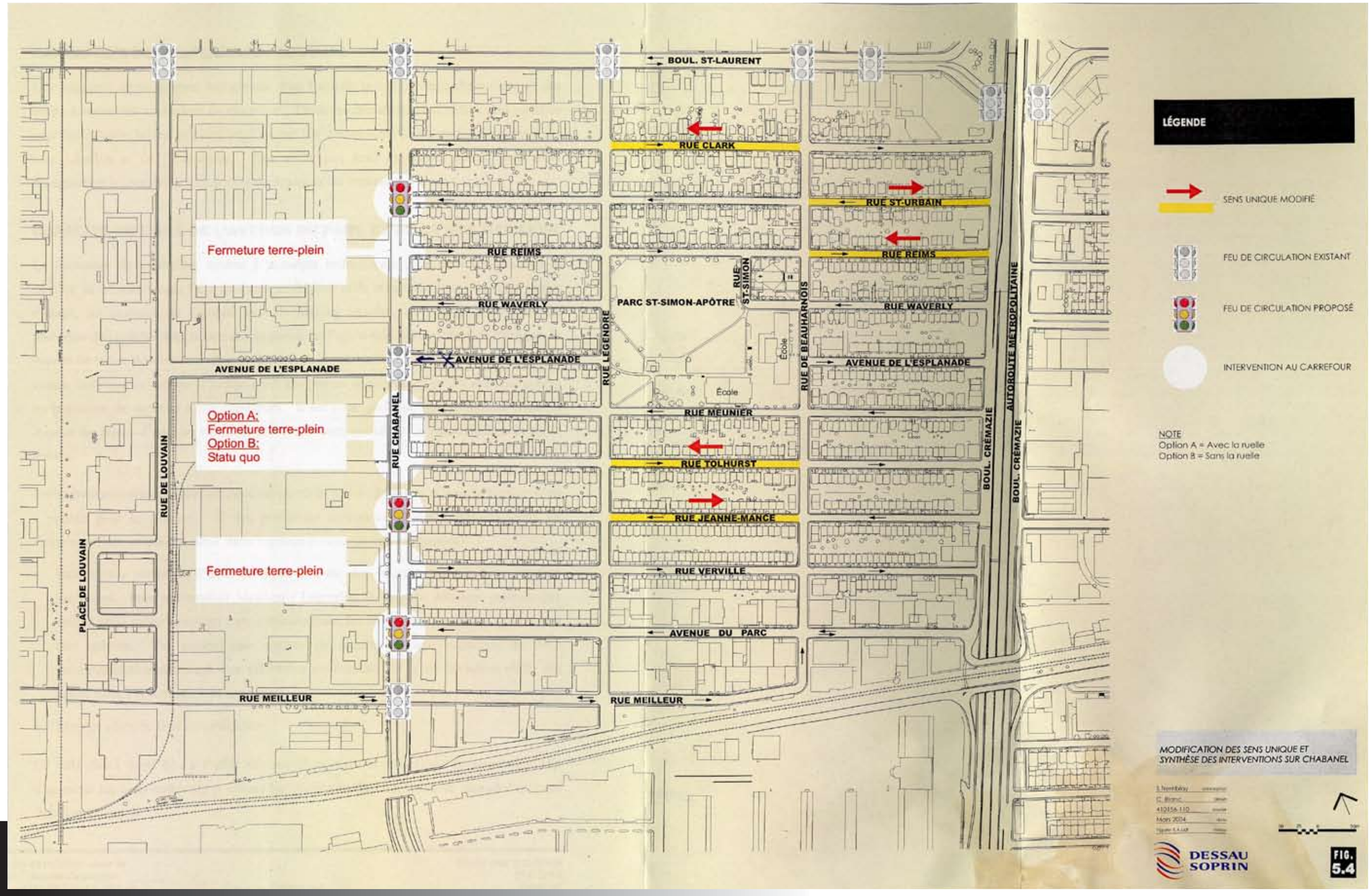
- La rue Chabanel;
- L'ensemble du secteur localisé entre les rues Christophe-Colomb et Papineau, et même plus à l'est, limité au nord par le boulevard Henri-Bourrassa et au sud par la rue Sauvé;
- Le secteur composant l'ancien centre-ville de Cartierville circonscrit entre le boulevard Laurentien et la rue Grenet.

Enfin, les prochaines étapes à entreprendre devraient prévoir:

- La mise en commun de quatre mandats lancés simultanément en vue d'identifier l'ordre d'intervention des travaux d'infrastructures, de services publics, de circulation et d'aménagement de rue conviviale pour tous les modes;
- L'adoption d'une politique de modération de circulation avec sa campagne de communication;
- La mise à l'essai des concepts de mesures temporaires de modération de la circulation (bollards, marquage et autres);
- Maintenir l'objectif de réduction de la limite de vitesse de 50 à 40 km/h pour les rues locales;
- La coordination du plan vélo de la Ville de Montréal en tenant compte des besoins et objectifs de maillage du réseau local de l'arrondissement, tel que proposé dans le présent plan;
- Le développement d'un réseau pour piétons à partir des corridors scolaires vers les autres pôles d'activité voisins, tel que proposé dans le présent plan;
- L'identification des secteurs qui pourraient être ciblés pour le développement de quartiers verts.

A ANNEXE EXTRAIT D'ÉTUDE DE CIRCULATION POUR LES SECTEUR L'ACADIE / CHABANEL

ANNEXE - EXTRAIT D'ETUDE DE CIRCULATION POUR LE SECTEUR L'ACADIE / CHABANEL



B DÉPLIANT DU RAPPORT D'ÉTUDE DU SECTEUR HENRI-BOURASSA / PAPINEAU

GENIVAR
des gens constructifs
12 MAI 2008 - v6.0

Il est impossible de traiter des questions de transport, d'infrastructures, et des collectivités sans parler de la sécurité et de l'environnement.

C'est pourquoi les travaux proposés dans le plan d'action de l'**Étude de circulation aux abords de l'intersection Henri-Bourassa / Autoroute 19 et étude de circulation** sont essentiels pour assurer la sécurité continue des citoyens et usagers qui utilisent un carrefour aussi important que celui formé par le boulevard Henri-Bourassa et l'avenue Papineau. Ces travaux visent entre autres à réduire la circulation sur nos rues résidentielles. Les actions déjà mises de l'avant pour améliorer le carrefour permettent d'apprécier le dynamisme des différents partenaires, la saine collaboration qui existe dans le milieu ainsi que le savoir-faire des personnes impliqués dans ces travaux.

Soyez assurés que l'arrondissement continuera d'agir de manière proactive, en renforçant la prise en compte du développement durable dans ses processus, services et activités.

Marie-Andrée Beaudoin
Mairesse de l'arrondissement
Ahuntsic-Cartierville

Jean-François St-Onge
Conseiller du district de Sault-au-Récollet



Le texte complet de
l'**Étude de circulation aux abords de l'intersection Henri-Bourassa / Autoroute 19 et étude de circulation de transit**
peut être consulté au bureau de l'arrondissement d'Ahuntsic-Cartierville situé au 10794, rue Lajeunesse, niveau rez-de-chaussée et dans le site montreal.qc.ca / ahuntsic-cartierville.

Apaiser la CIRCULATION sur nos rues résidentielles

Étude de circulation
aux abords de l'intersection
Henri-Bourassa / Autoroute 19
et étude de circulation de transit



Un environnement sécuritaire dans Ahuntsic-Cartierville

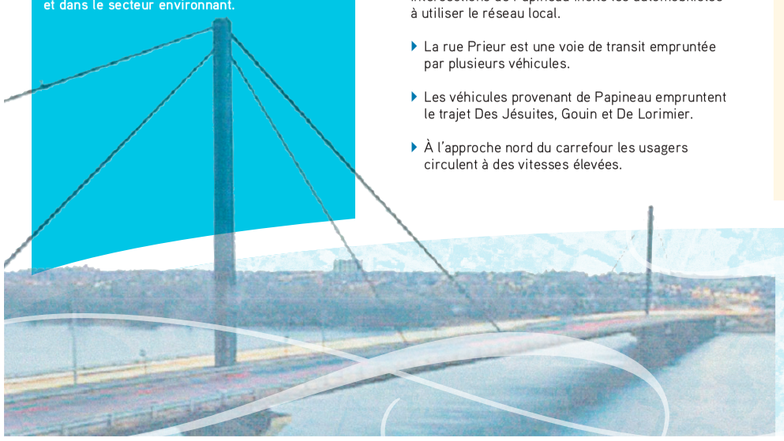
Ahuntsic-Cartierville
Montréal

CONTEXTE

L'arrondissement d'Ahuntsic-Cartierville travaille depuis plus de deux ans en étroite collaboration avec le comité de suivi composé de citoyens, la Ville de Montréal et le ministère des Transports du Québec afin d'identifier des pistes de solutions durables liées au carrefour Henri-Bourassa / Papineau.

Ce carrefour forme un nœud fort sollicité en période de pointe, le matin et l'après-midi. Il donne accès au pont Papineau-Leblanc qui est situé dans le prolongement de l'approche nord du carrefour et agit comme un goulot d'étranglement pour la circulation de transit vers la Ville de Laval. La saturation fréquente occasionne des débordements dans les quartiers résidentiels, en plus de générer des problèmes de sécurité, liés entre autres à la vitesse élevée.

En 2005, la Ville de Montréal a mandaté la firme Tecsult pour réaliser une étude sur les problèmes de circulation aux abords du carrefour. Ce projet s'inscrit dans le cadre de l'amélioration de la sécurité à cette intersection et dans le secteur environnant.





Le mandat de l'étude visait quatre objectifs :

1. améliorer le fonctionnement du carrefour
2. caractériser le trafic de transit
3. développer des mesures favorisant l'utilisation des artères principales, telles que Henri-Bourassa, Christophe-Colomb et Papineau, plutôt que les rues résidentielles
4. améliorer la transition entre l'autoroute 19 et le réseau local

PROBLÈMES OBSERVÉS

L'interdiction de trois virages à gauche aux intersections de Papineau incite les automobilistes à utiliser le réseau local.

- La rue Prieur est une voie de transit empruntée par plusieurs véhicules.
- Les véhicules provenant de Papineau empruntent le trajet Des Jésuites, Gouin et De Lorimier.
- À l'approche nord du carrefour les usagers circulent à des vitesses élevées.

PLAN D'ACTION

L'étude réalisée par Tecsult, propose un plan d'action qui réunit les principaux intervenants dans ce dossier : la Ville de Montréal, l'arrondissement d'Ahuntsic-Cartierville et le ministère des Transports du Québec. Ce plan propose des interventions de manière à ce que les gains se fassent ressentir le plus rapidement possible. Certaines interventions doivent toutefois se réaliser avant ou en complément à d'autres.

INTERVENTION	ÉCHÉANCE
Étape 1	
(a) Réaménagement de l'intersection Papineau/Fleury	En réalisation
(b) Réaménagement de l'intersection Papineau/Sauvé	Réalisée
Étape 2	
(a) Installation d'un panneau «Préparez-vous à arrêter» à la sortie du pont	Horizon court terme
(b) Aménagement de la passerelle à l'approche de l'intersection Henri-Bourassa/Papineau (cette solution doit faire l'objet d'une évaluation)	Non retenue*
(c) Interdiction de virage à gauche à l'approche ouest de Prieur / Papineau	Horizon court terme 2006
(d) Modification du sens unique sur Struan	Horizon court terme 2006
(e) Fermeture partielle à Prieur / De Lille	Horizon court terme 2007

INTERVENTION	ÉCHÉANCE
Étape 3	
(a) Réalignement de la voie de gauche à la sortie du pont Papineau	Horizon court terme
(b) Réaménagement de l'intersection Henri-Bourassa / Christophe-Colomb	Horizon court terme
Étape 4	
(a) Aménagement de trois îlots pour traverses en deux temps à Henri-Bourassa/Papineau et fermeture partielle par trottoir au Petit Papineau	Horizon moyen terme
(b) Obligation de virage à Gouin/Francis et Gouin/Fort-Lorette	Horizon moyen terme 2007
(c) Déviation en étoile à Prieur/Taché et sens unique à Camille-Paquet	Horizon moyen terme 2007
Étape 5	
(a) Étagement du virage à gauche à l'approche ouest de l'intersection Henri-Bourassa/Papineau (cette solution doit faire l'objet d'une évaluation)	Non retenue*

*Les solutions aux points 2b et 5a, bien qu'elles aient été étudiées, ne rejoignent pas les attentes des citoyens, ni celles des élus de l'arrondissement. C'est pour cette raison que les dites interventions ne seront pas retenues.

M106599