



PLAN DE DÉPLACEMENT urbain
du Plateau-Mont-Royal

**Document de consultation
du 1^{er} Plan de déplacement urbain
Mai 2008**

Merci à tous les groupes et experts consultés dans l'élaboration du *Document de consultation* ainsi qu'aux fonctionnaires de l'arrondissement qui y ont collaboré.

Le présent document a été préparé par :

Ville de Montréal
Arrondissement du Plateau-Mont-Royal

Photos : Ville de Montréal



Mot de la mairesse d'arrondissement



Madame,
Monsieur,

Voici, nous y sommes. Voici le *Document de consultation du Plan de déplacement urbain du Plateau-Mont-Royal*. Voici notre vision des outils dont nous devons nous doter collectivement pour réduire la place de l'automobile dans notre arrondissement. Et, voici ce que nous croyons nécessaire pour améliorer notre sécurité, notre environnement, notre qualité de vie ainsi que la qualité de nos infrastructures.

Avec le Plan de déplacement urbain, nous proposons d'agir à la fois sur l'amélioration des conditions des différents modes de transport durable et l'ajout de restrictions à l'utilisation des véhicules à moteur dans nos rues, nos avenues et nos boulevards. Le Plan de déplacement urbain est une pierre de plus dans l'édification d'un arrondissement que nous voulons à taille humaine. Il s'inscrit parfaitement dans la dynamique et la volonté qui ont prévalu à l'élaboration du Plan de transport de la Ville de Montréal.

Combien de fois avons-nous consulté nos concitoyens pour l'une ou l'autre de nos grandes orientations ?

Les Soirées du Plateau et la consultation menée par la Commission de l'aménagement urbain et du développement durable (CAUDD) sur la version préliminaire du chapitre du Plateau du Plan d'urbanisme nous ont amenés à adopter un Règlement d'urbanisme, un Règlement sur les plans d'implantation et d'intégration architecturale et une réglementation sur l'affichage commercial qui, tous, font honneur au Plateau.

Les propositions de l'administration, suivies de consultations et de recherches de consensus, c'est notre façon de faire. C'est aussi ce qui nous a guidés pour enclencher la démolition de l'échangeur Parc-Pins et l'aménagement du carrefour à taille humaine qui le remplace aujourd'hui. Tout comme on l'a vu lors du réaménagement de la rue Bernard ou quand, en 2003, nous avons utilisé les nouveaux pouvoirs en arrondissement pour mettre en place les premiers dos d'ânes dans l'ancienne Ville de Montréal.

La réussite d'une démarche de démocratie participative comme celle que nous amorçons aujourd'hui dépend bien sûr d'un ensemble de mécanismes, de façons de faire et d'expériences passées. Ce sont là des outils que nous raffinons depuis quelques années déjà.

Mais la clé de cette réussite, c'est la volonté politique, celle de l'administration qui démontre son ouverture et celle de la population qui y prend goût.

Nous vivons des années emballantes pour la recherche d'une meilleure manière de vivre en ville. Notre réglementation d'urbanisme, notre budget participatif et le Plan local d'action famille contribuent tous, avec notre Plan de déplacement urbain, à faire de notre arrondissement un endroit où nous mettons la qualité de vie au centre de notre philosophie de développement.

Maintenant, ces propositions sont entre vos mains et celles de la Commission de la sécurité urbaine et de la circulation. C'est à vous de les applaudir, de les critiquer ou de les bonifier.

Faites-nous plaisir, faites-vous plaisir!

La mairesse d'arrondissement,

Helen Fotopulos

Mot de M. Michel Labrecque



TROP D'AUTOS, TROP VITE

Je ne répéterai pas ici tout ce que j'ai déjà écrit comme mot d'introduction au *Portrait et diagnostic des déplacements*, publié en février 2008. Il me semblait avoir été clair dans mon propos mais force est de constater que, pour certains, il reste une part d'ambiguïté. Alors réécrivons-le :

Il y a trop d'automobiles qui circulent dans nos rues et elles circulent trop vite. Cette circulation motorisée est cause d'insécurité routière, de pollution et de dégradation de la qualité de vie. Tous les élus de l'arrondissement s'entendent sur ce point. Une grande majorité de nos concitoyen aussi.

Les actions que nous avons déjà commencé à prendre comme administration et celles que nous comptons déployer au cours des prochaines années visent donc à diminuer le nombre de véhicules à moteur, leur vitesse et les nuisances qui en découlent.

COMMENT?

C'est là que tout se joue. D'aucuns souhaitent le grand soir où nous réussirons à faire disparaître d'un seul coup de baguette magique l'excès d'automobiles de toutes les rues, avenues et boulevards de l'arrondissement, qu'elles soient qualifiées de locales, de collectrices ou d'artères. Nous corrigerions ainsi instantanément les 60 ans de motorisation urbaine et périurbaine qui ont suivi la Deuxième guerre mondiale.

D'autres nous disent qu'à moins d'agir simultanément et partout à la fois, aucune mesure—même prise une à une—n'aura l'effet escompté. Les actions prises dans une rue ayant des effets de débordement dans l'autre rue, les mesures mises en place dans un quartier ayant des effets pervers dans l'autre quartier.

Dans les deux cas, cela conduit à l'inaction. Celle d'attendre la gouvernance omnipotente et les budgets pharaoniques. Celle d'attendre que toute les planètes politiques soient alignées afin qu'aucun projet autoroutier d'un palier de gouvernement ne contrecarre, par exemple, un projet de transport collectif d'un palier « inférieur ».

Notre administration est au contraire convaincue que nous pouvons apaiser nos rues et reprendre progressivement une partie de l'espace public pour favoriser les transports actifs (mobilité douce) et collectifs par toute une série de mesures incitatives. Et, bien sûr, par quelques mesures coercitives visant à calmer le jeu de la circulation motorisée dans les rues, avenues et boulevards (RAB) de nos quartiers. Notre administration est également convaincue que le *Plan de transport* de la Ville de Montréal sera une occasion unique de réinventer Montréal, quartier par quartier, et que nous devons être parmi les premiers à lever la main pour demander d'être épaulés et accompagnés par la Ville dans nos actions.

Ce document aborde systématiquement les grandes pistes de solutions et nomme clairement des actions. Tout n'est pas déjà écrit. Tout n'est pas déjà prémâché et décidé. Ce plan est relativement ouvert et veut susciter échanges et discussions. Il sollicite donc la contribution de la population et son expertise « citoyenne » par le biais d'une consultation publique. Par la suite, les membres de la Commission de la sécurité urbaine

et de la circulation (CSUC) rédigeront leurs recommandations. À l'automne, nous intégrerons le tout dans la proposition finale du premier Plan de déplacement urbain (PDU) que nous adopterons en conseil d'arrondissement à la fin de l'année. C'est, à notre avis, la façon de faire qui suscitera l'adhésion du plus grand nombre, celle qui a le plus de chances de s'imposer de façon durable.

INÉLUCTABLE

Lors de nos réflexions individuelles et collectives sur le développement durable de nos collectivités, il y a des sujets plus consensuels que d'autres. Le recyclage en est un. Difficile d'être contre. On peut ergoter sur les moyens à prendre, du bac en passant par le sac, mais pas sur la fin, soit de réduire les déchets que nous enfouissons, qu'ils soient putrescibles ou non.

La question des transports est un peu plus complexe. Dans un arrondissement comme le Plateau-Mont-Royal, avec sa répartition modale singulière, pour ne pas dire exemplaire, près de 50 % des ménages ont une automobile (30 000 automobiles/60 000 ménages). Chaque fois, par exemple, que l'on met en place des mesures qui contraignent les déplacements de la circulation de transit, ce sont aussi nos résidents qui doivent accepter de nouveaux détours.

Il faut le dire ici : nous ne jouerons pas au jeu de la culpabilité. Il n'y a pas, pour nous, de bons et de mauvais citoyens selon qu'ils sont propriétaires ou pas d'une auto. Nous sommes tous concitoyens et nous prendrons ensemble les décisions pour le bien commun.

La circulation et les transports sont donc des domaines où nous avons tous une opinion, coin de rue par coin de rue¹. À partir de notre expérience, nous avons nos suggestions et nos solutions, où nous savons pointer les coupables : le cycliste qui ne respecte pas les règles, le VUS du 450 qui transite dans nos rues, le camion qui ne respecte pas sa route de camionnage, le métro qui manque de fréquence ou les piétons qui n'en font qu'à leurs « pieds ». En somme, bien qu'il s'agisse d'un sujet de prédilection pour rencontrer opposition et divergence de vues sur les solutions à adopter et les actions à réaliser, ce ne sont pas des raisons suffisantes pour nous empêcher d'agir.

Cela étant, notre société — et tout particulièrement nos villes — devront revoir au cours des 25 prochaines années la façon dont leurs concitoyens se déplacent. C'est inéluctable. Nos engagements internationaux en matière de réduction de gaz à effet de serre, combinés à la hausse du prix des carburants due à l'accroissement de la demande², vont nous obliger à agir. Enfin, de façon plus égoïste, la qualité de notre vie en ville en dépend.

L'automobile ne peut être le véhicule de 7 milliards d'êtres humains, fusse-t-elle de format compact, Smart et Tata à la fois, ou qu'elle fonctionne à l'électricité, à l'hydrogène ou au biocarburant (comme le démontrent les conséquences perverse de la production de ces « énergies »). Ce n'est pas viable.

C'est sur cette toile de fond globale que nous inscrivons nos actions locales en matière de mobilité et de déplacement.



Michel Labrecque
Conseiller de la Ville
District du Mile End

¹Le mythe du Québec vert, F. Cardinal, Éd. Voix parallèles, Montréal, 2008

²Au bout du pétrole, N. Mousseau, Éd. Multimondes, Montréal, 2008

Table des matières

Mot de la mairesse d'arrondissement, M^{me} Helen Fotopulos

Mot du conseiller de la Ville, M. Michel Labrecque

Introduction	6
Objectifs du Plan de déplacement urbain (PDU)	7
Faits saillants du Portrait et diagnostic des déplacements	9
Dimensions socio-économiques et territoriales	9
Mobilité des personnes et des biens	10
Conditions de déplacement des personnes	10
Transport des marchandises	12
Intégration et structuration de l'espace urbain	12
Qualité de l'environnement, qualité de vie, santé et sécurité	12
Orientations	13
Orientation 1 : Réduire le nombre de déplacements d'autos et de camions	
Orientation 2 : Prioriser le transport durable	
Orientation 3 : Limiter les nuisances liées aux véhicules motorisés	
Orientation 4 : Améliorer la sécurité des déplacements actifs	
Orientation 5 : Améliorer la qualité de l'environnement urbain	
Pistes de solutions	15
1- Améliorer l'attrait de la marche	15
2- Améliorer l'attrait du vélo comme mode de déplacement	18
3- Favoriser un transfert modal de l'automobile vers les modes collectifs de transport	22
4- Repenser la gestion du stationnement	25
5- Promouvoir l'utilisation des transports durables	28
6- Apaiser la circulation automobile sur les réseaux local et collecteur	30
7- Améliorer la qualité des aménagements, la sécurité et l'environnement	34
Synthèse	38
 Annexes	
Partenaires concernés	40
Liste des abréviations	42

Introduction

Le présent document donne le coup d'envoi d'une étape cruciale de l'élaboration du premier Plan de déplacement urbain (PDU) de l'arrondissement du Plateau-Mont-Royal. La raison d'être de ce document est, comme son titre l'indique, de consulter la population sur les mesures à mettre en œuvre dans le cadre du PDU. On y propose de grandes orientations, des pistes de solutions et des actions pour l'atteinte des objectifs du plan, et ce, afin d'alimenter une réflexion que nous espérons féconde sur l'avenir du Plateau-Mont-Royal. Autrement dit, ce document se penche sur la gestion et la planification des déplacements dans l'arrondissement de même que sur le type d'aménagements appelés à soutenir ces grands principes.

Rappelons que ce n'est pas d'aujourd'hui que la question de la gestion des déplacements et de leurs impacts sur la qualité de vie des résidents est une priorité de l'arrondissement. Pour mémoire, le premier objectif du chapitre du Plateau-Mont-Royal du Plan d'urbanisme était de « développer une approche de planification des voies publiques fondée sur une vision dynamique du territoire et axée sur un partage équitable du domaine public de manière à garantir un sentiment de confort chez les piétons, à fournir des corridors cyclables sécuritaires et à réduire les nuisances associées au trafic véhiculaire ».

Le Document de consultation se compose de quatre chapitres. Les deux premiers rappellent les objectifs du Plan de déplacement urbain (PDU) ainsi que les faits saillants du *Portrait et diagnostic des déplacements*³ publié plus tôt cette année. Le troisième chapitre présente cinq grandes orientations auxquelles nous souscrivons. Dans le dernier chapitre sont détaillées sept pistes de solutions lesquelles se déclinent en 50 actions, de même que la nomenclature des principaux partenaires concernés pour chacune d'elles.

Ces 50 actions s'ajoutent les unes aux autres pour former un tout qui vise l'atteinte de cibles précises. Les résultats de ces actions s'inscrivent dans un horizon de 5, 10 ou 15 ans.



PLAN DE DÉPLACEMENT urbain du Plateau-Mont-Royal

³ Le *Portrait et diagnostic des déplacements* peut être consulté à l'adresse Internet suivante : ville.montreal.qc.ca/plateau/pdu

Objectifs du Plan de déplacement urbain (PDU)

Rappelons que les deux grands objectifs du Plan de déplacement urbain sont les suivants⁴ :

- 1 revoir le partage de la voie publique et de l'espace urbain pour une meilleure cohabitation et une meilleure complémentarité entre les différents modes de déplacement;
- 2 revoir la place accordée à chaque mode de déplacement sur le territoire de l'arrondissement.

Afin d'éviter toute ambiguïté, il apparaît pertinent de préciser ce qui distingue ces objectifs.

Le premier objectif concerne le partage du territoire entre les différents usagers, c'est-à-dire la portion du territoire impartie à chacun des modes de déplacement dans l'arrondissement.

Quant au deuxième, il a plutôt trait à ce qui influence la manière dont on se déplace dans et à travers l'arrondissement.

Ajoutons que ces deux objectifs visent à rendre l'espace urbain et la voie publique conformes aux besoins et aux aspirations des citoyens du Plateau-Mont-Royal. En clair, cela signifie réduire la place occupée par l'auto solo au profit de celle attribuée aux modes de déplacement actifs et collectifs.

Les cibles en chiffres et en dates

Les actions du PDU visent à :

- installer la première place permanente de stationnement pour vélo sur la chaussée dès l'été 2008;
- lancer, de concert avec la CSDM, un concours pour concevoir une « signature école » dès 2008;
- poser les premiers gestes visant à établir un quartier vert dès l'été 2009;
- débiter la mise en place d'une « signature école » dès 2009;
- doter les intersections désaxées (telle celle de la rue Saint-Hubert et de l'avenue du Mont-Royal Est) de feux piétons à dispositif sonore, d'ici la fin 2009;
- lancer un concours pour concevoir une « signature parc » dès 2009;
- débiter la mise en place d'une « signature parc » dès 2010;
- faciliter l'installation d'un minimum de 50 postes de location de vélos en libre-service dans l'arrondissement d'ici 2010;
- appliquer la synchronisation des feux de circulation sur le réseau artériel dès 2010;
- concevoir un aménagement particulier pour bonifier l'intermodalité des trois stations de métro de l'arrondissement d'ici 2010;
- doubler le nombre de supports à vélos permanents, de type diapason, sur trottoir d'ici 2011;
- tenir un premier forum de développement d'initiatives novatrices de transport durable, organisé en collaboration avec le milieu associatif intéressé par ces questions, en 2011;
- réduire la vitesse autorisée à 30 km/h dans toutes les rues locales du Plateau d'ici 2013;
- doubler le nombre de ménages qui adhèrent aux entreprises d'autopartage d'ici 2013;

⁴ Précisons que si la formulation des deux objectifs est légèrement différente de celle qu'on retrouve dans le *Portrait et diagnostic des déplacements*, ces modifications visent uniquement à clarifier l'énoncé initial.

- améliorer le bilan routier de l'arrondissement en diminuant du tiers le nombre de blessés d'ici 2013;
- diminuer la part modale de l'automobile dans les déplacements des résidents du Plateau de 20 % d'ici 2018;

DÉPLACEMENTS DES RÉSIDANTS (GÉNÉRAUX) Objectif 2008-2018			
DÉPLACEMENTS COLLECTIFS	2008	2018	Variation
Autobus	13,7 %	15,0 %	9,5 %
Métro	12,3 %	12,8 %	4,1 %
Taxi	1,6 %	1,8 %	12,5 %
Sous-total transports collectifs	27,6 %	29,6 %	7,2 %
TRANSPORTS ACTIFS			
Marche	30,5 %	32,5 %	6,6 %
Vélo	6,2 %	9,3 %	50,0 %
Sous-total transports actifs	36,7 %	41,8 %	13,9 %
AUTOMOBILE	34,3 %	25,0 %	-27,1 %
Covoiturage, autopartage, location	n.s.p.	2,5 %	
Autres	1,4 %		
Sous-total automobile (et autres)	35,7 %	28,6 %	-20 %
Total	100,00 %	100,00 %	

- réaliser un aménagement particulier pour bonifier l'intermodalité des trois stations de métro de l'arrondissement d'ici 2015;
- éliminer le stationnement illégal sur rue d'ici 2018 en appliquant l'article 386 du Code de la sécurité routière qui interdit le stationnement à moins de 5 mètres des intersections;
- augmenter de 50 % le nombre de postes d'attente de taxis (de 26 à 40) sur le territoire d'ici 2018;
- s'assurer qu'un minimum de 66 % de tous les déplacements en vélo au sein de l'arrondissement puissent se faire sur un espace dédié d'ici 2018;
- s'assurer qu'un minimum de 90 % de tous les déplacements des jeunes vers les institutions les desservant (écoles, parcs, centre sportifs, etc.) puissent se faire sur des voies cyclables dédiées, des rues apaisées, des ruelles vertes, des axes verts ou des zones de rencontre d'ici 2018;
- relier 100 % des institutions desservant les jeunes à des voies cyclables dédiées, des rues apaisées, des ruelles vertes, des axes verts ou des zones de rencontre d'ici 2018;
- doubler le nombre de places de stationnement à vélo sur chaussée, sur trottoirs et aux abords des parcs et des centres de loisirs, des stations de métro, des artères commerciales et des destinations d'affaires d'ici 2018;
- créer un réseau d'axes verts entre les quatre grands parcs de l'arrondissement (Baldwin, Jeanne-Mance, La Fontaine et Sir-Wilfrid-Laurier) d'ici 2023;
- diminuer la circulation de transit automobile de 20 % d'ici 2023.

Les données sont tirées du Portrait et diagnostic des déplacements. Elles émanent notamment des deux dernières enquêtes Origine-Destination (Enquête O-D) de 1998 et 2003 et du recensement 2001 de Statistique Canada. L'arrondissement du Plateau-Mont-Royal mettra à jour ces données lors de la publication de l'Enquête O-D 2008. À la suite de l'analyse de ces résultats, une réévaluation des objectifs sera faite et présentée pour consultation. Aussi, le Plan de transport de la Ville de Montréal prévoit que le cycle des enquêtes O-D sera ramené à trois ans plutôt que cinq.

Faits saillants du *Portrait et diagnostic des déplacements*

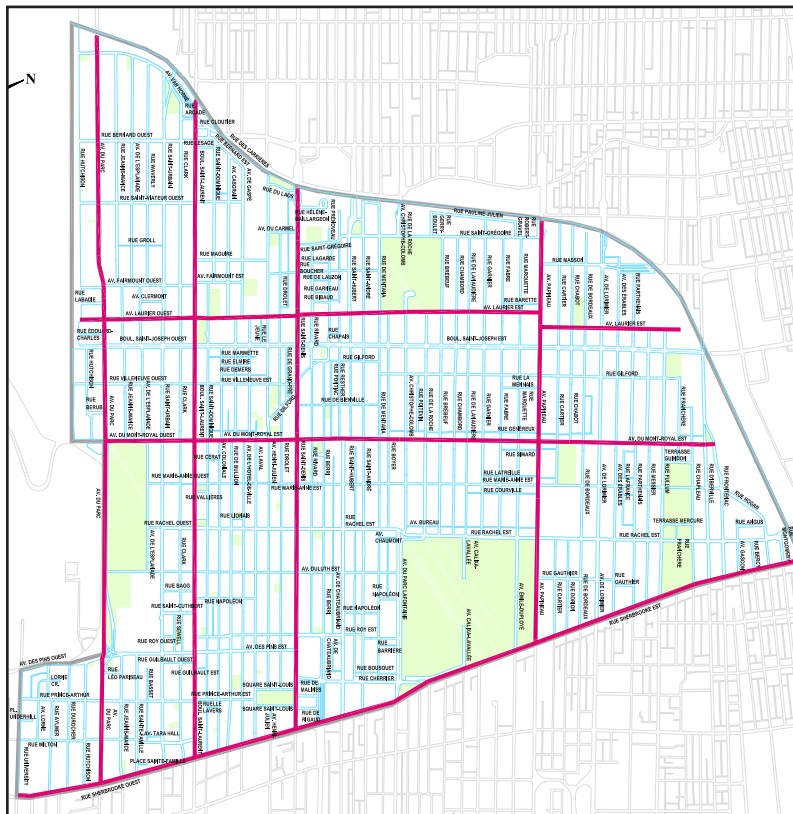
Le présent chapitre rappelle, de manière synthétique, les thématiques abordées dans le document *Portrait et diagnostic des déplacements* de même que les principaux faits saillants se rattachant à chacune d'elles.

Dimensions socio-économiques et territoriales

D'un point de vue socio-économique, l'arrondissement du Plateau-Mont-Royal se caractérise par les éléments suivants :

- une forte densité de population : d'une superficie de 7,7 km², Le Plateau-Mont-Royal est l'arrondissement le plus densément peuplé au Canada avec 13 164 habitants par km² pour un total de 101 364 habitants;
- des activités économiques et culturelles nombreuses et diversifiées : ses cafés, ses bars, ses restaurants, ses théâtres et autres destinations attirent quotidiennement l'équivalent de la population de l'arrondissement, soit environ 100 000 personnes;
- la proximité entre les lieux de résidence et les activités mentionnées précédemment, bref la mixité fonctionnelle qu'on y retrouve, favorise des déplacements courts et une mobilité peu dépendante de l'automobile.

D'une certaine façon, Le Plateau-Mont-Royal a une trame urbaine dont s'inspirent les concepteurs de noyaux urbains autour des transports collectifs (appelé en anglais le *Transit Oriented Development* ou T.O.D.), les penseurs du mouvement baptisé le Nouvel urbanisme (ou *New Urbanism*) ou les projets de quartiers actifs (*Active Living By Design*).



Un autre élément mérite d'être rappelé, à savoir que la majeure partie des déplacements à destination du Plateau-Mont-Royal se dirigent vers l'un des sept axes suivants : le boulevard Saint-Laurent, les avenues Laurier, du Mont-Royal, du Parc et Papineau et les rues Saint-Denis et Sherbrooke. À eux seuls, ces sept axes captent 61,5 % des déplacements pour le travail, 74,6 % pour le magasinage et 71 % pour les loisirs.

Du point de vue du territoire, la localisation de l'arrondissement au pied du mont Royal et à proximité du centre-ville mérite d'être soulignée, faisant du Plateau un lieu de passage obligé et nécessaire pour accéder au centre-ville, et donc, un important lieu de transit tous modes confondus.

Mobilité des personnes et des biens

Les résidents du Plateau-Mont-Royal se distinguent, d'une part, par des habitudes de déplacement plus écologiques que leurs concitoyens de la région métropolitaine de Montréal⁵. D'autre part, les 60 000 ménages de l'arrondissement possèdent approximativement 31 400 automobiles ce qui leur donne un des plus faibles taux de possession automobile de l'ensemble de l'île de Montréal (0,61 auto par logis comparativement à 0,93).

Au total, ce sont plus d'un million de déplacements quotidiens qui sont réalisés dans ou à travers Le Plateau-Mont-Royal, tous modes confondus, comparativement à environ 8 000 000 à l'échelle métropolitaine. De ceux-ci, 730 000 le sont en automobile dont la majorité, 526 000 (72 %), sont des déplacements de transit⁶, alors que seulement 81 000 (11 %) sont attribuables aux résidents de l'arrondissement. En outre, il apparaît pertinent de rappeler que, des déplacements dont l'origine ou la destination se trouvent dans Le Plateau, environ 10 000 parmi ceux de moins de 1 km sont réalisés quotidiennement en automobile.

Enfin, la présence des camions dans l'arrondissement, même si elle est jugée dérangeante par plusieurs, est essentielle à la vitalité économique et à la diversité des produits qu'on retrouve dans les centaines de commerces qui bordent les rues commerciales de l'arrondissement.



Conditions de déplacement des personnes

Les différents réseaux qui desservent l'arrondissement sont fortement mis à contribution jour après jour. Comme les réseaux d'autobus et de métro ainsi que le réseau cyclable sont d'abord pensés, comme dans la plupart des grandes villes du monde, en fonction de la desserte du centre-ville, leur utilisation en particulier peut s'avérer difficile.

⁵ L'île de Montréal, Longueuil, Laval et les proches couronnes.

⁶ C'est-à-dire dont l'origine et la destination se trouvent à l'extérieur de l'arrondissement.

Transports actifs

Les 260 km de trottoirs que compte l'arrondissement sont de plus en plus achalandés. Il y circule un nombre croissant d'utilisateurs légitimes (piétons, personnes avec poussette ou en fauteuil roulant) et illégitimes (personnes en vélo, en patins à roues alignées ou sur une planche à roulettes).

Les quelque 14,4 km de voies cyclables sont elles aussi fortement utilisées par les cyclistes tant pour les loisirs que comme moyen de transport quotidien. La volonté exprimée par la Ville de Montréal dans son Plan de transport de doubler le réseau cyclable d'ici 5 à 7 ans témoigne de la popularité de ce mode de transport et de la demande grandissante pour des aménagements cyclables de qualité.

Les cyclistes ont accès à plus de 1 400 places pour stationner leurs vélos sur les trottoirs et à 170 places dans l'ensemble des 15 stationnements à vélo sur chaussée que compte l'arrondissement. Les places de stationnements pour vélos continueront d'augmenter puisque de nouveaux stationnements à vélo sur chaussée seront aménagés dans la poursuite du plan d'action de l'arrondissement ainsi que dans le cadre du réaménagement du boulevard Saint-Laurent.

Enfin, plusieurs panonceaux remplaçant les anciens parcomètres mécaniques de Stationnement de Montréal sont munis d'anneaux permettant de stationner un ou deux vélos, selon leur localisation sur le trottoir, augmentant ainsi de plusieurs centaines le nombre de places légales, et ce, de manière permanente.

Transports en commun

L'arrondissement bénéficie d'une bonne couverture par les réseaux de la STM, à savoir 31 lignes d'autobus et 3 stations de métro. Ainsi, rappelons que tous les résidents de l'arrondissement se trouvent à moins de 500 m d'une ligne d'autobus alors que 80 % d'entre eux se trouvent à moins d'un kilomètre d'une station de métro, soit tous ceux résidant à l'ouest de l'avenue Papineau.

Outre ces réseaux, l'arrondissement compte également 26 postes d'attente pour taxis, pour 114 places, ainsi que 143 véhicules d'autopartage répartis dans 33 stationnements.

Réseau routier

Comme la majeure partie des quartiers centraux, l'arrondissement du Plateau-Mont-Royal se caractérise par une trame de rue orthogonale, c'est-à-dire selon un plan en damier. La particularité de ce type de trame urbaine est de permettre une très grande diversité d'itinéraires, du moins pour les piétons. Le réseau des rues, avenues et boulevards du Plateau-Mont-Royal compte 136 km de rues et plus de 500 intersections. Ce réseau est fortement sollicité, puisque, de façon quotidienne, environ 730 000 déplacements automobiles s'y réalisent, en plus de ceux des cyclistes, des autobus et des camions.



Stationnement

Au total, on compte environ 60 000 places de stationnement pour automobile dans l'arrondissement, dont 34 500 sur rue et 25 500 sur des terrains privés. De ces 60 000 places, environ 22 000 sont dédiées aux résidents soit parce qu'elles se trouvent sur des terrains privés (environ 16 000), soit parce qu'elles leur sont réservées au moyen de zones de vignettes SRRR (stationnement sur rue réservé aux résidents : environ 6 000 places). Comme les résidents possèdent approximativement 31 400 automobiles, cela signifie qu'environ 9 000 d'entre eux sont en compétition quotidienne avec d'autres utilisateurs pour des stationnements sur la voie publique.

Transport des marchandises

L'arrondissement dispose d'un règlement pour encadrer la circulation des camions sur son territoire. Bien que leur présence à toute heure du jour dans les rues et ruelles du Plateau soulève des préoccupations légitimes, le camionnage demeure essentiel à l'approvisionnement des commerces et des entreprises qui contribuent à sa vitalité.

Intégration et structuration de l'espace urbain

Les réseaux de transport permettent de lier entre eux les différents pôles d'attraction du territoire. Les nombreux attraits répartis à la grandeur du territoire du Plateau-Mont-Royal sont accessibles par de nombreux modes de transport. Afin de promouvoir l'utilisation des transports durables, l'arrondissement devra poursuivre les efforts déployés pour rendre plus attrayants et plus conviviaux les liens piétons et cyclables entre ces différentes destinations.

Qualité de l'environnement, qualité de vie, santé et sécurité

Comme nous le mentionnions précédemment, plus de 730 000 déplacements sont réalisés quotidiennement en automobile vers, à partir et à travers le Plateau-Mont-Royal. À ces déplacements sont associés divers effets néfastes (émissions polluantes, bruit, etc.) et insécurités routières. Sur ce dernier point, il importe de rappeler que la Direction de santé publique de Montréal dans son étude sur la Distribution géographique des blessés de la route sur l'île de Montréal (1999-2003) a recensé sur le territoire du Plateau-Mont-Royal, pour la période couverte, environ 500 accidents de la route par année avec blessés ayant entraîné l'intervention des services d'Urgences-santé. Soulignons également que des piétons ou des cyclistes ont été impliqués dans la moitié de ces accidents, soit environ dans 250 accidents par année, toujours sur le territoire de l'arrondissement. Les deux principaux éléments permettant d'expliquer ces déplorable données sont, d'une part, la qualité des aménagements et, d'autre part, les comportements des individus.

Orientations

Les pistes de solutions et les actions proposées dans le présent document s'organisent autour des cinq orientations suivantes. Chacune de ces orientations découle des deux objectifs du PDU mentionnés précédemment.

Orientation 1 : Réduire le nombre de déplacements d'autos et de camions

Le Plateau est le théâtre de plus d'un million de déplacements par jour, dont 730 000 sont réalisés en automobile et 526 000 sont des déplacements de transit.

Tant sur le plan de la qualité de vie de nos résidants que de la qualité de l'environnement de notre arrondissement, cette orientation est de la plus haute importance.



On ne peut attendre que la hausse du prix de l'essence encourage les automobilistes à laisser leur véhicule à la maison : nous nous devons d'agir. C'est la prémisse de départ.

Orientation 2 : Prioriser le transport durable

La notion de transport durable réfère ici aux modes de déplacement des personnes autres que l'auto-solo. Il inclut donc les transports actifs, essentiellement la marche et le vélo, ainsi que les transports en commun pris au sens large, c'est-à-dire l'autobus, le métro, le tramway, le taxi, le covoiturage et l'autopartage.

Nous plaçons donc les transports actifs et collectifs au centre de la planification urbaine de notre arrondissement.





Orientation 3 : Limiter les nuisances liées aux véhicules motorisés

Concernant ce volet, il convient de préciser, d'une part, que le vocable « véhicules motorisés » est ici utilisé pour parler à la fois de l'automobile, des camions de livraison et des motos. D'autre part, les nuisances sont associées aux impacts environnementaux, comme la pollution et le bruit, et à l'utilisation des rues locales et collectrices à des fins de transit automobile, mais aussi à l'insécurité liée à des vitesses de circulation excédant les limites permises de même que la présence de camions de livraison à toute heure du jour dans l'arrondissement.

Par cette orientation, il est notamment proposé de mieux encadrer la circulation des véhicules motorisés dans l'arrondissement pour tenter d'éliminer les déplacements de transit automobile des réseaux local et collecteur, d'améliorer l'attrait du réseau artériel pour y concentrer la circulation de transit et d'améliorer les pratiques de livraison dans l'arrondissement, notamment dans le réseau local.

Certaines des contraintes proposées nuiront aux automobilistes. Il ne peut en être autrement. Tous doivent le réaliser : aussi bien ceux qui traversent Le Plateau, que ceux qui y viennent ou y résident.

Orientation 4 : Améliorer la sécurité des déplacements actifs

Comme nous l'avons souligné précédemment, le rapport de la Direction de santé publique (DSP) de Montréal sur la Distribution géographique des blessés de la route sur l'île de Montréal (1999-2003) fait état d'environ 500 accidents par année impliquant automobilistes, piétons et cyclistes sur Le Plateau-Mont-Royal. De ces accidents, près de la moitié (environ 250) ont impliqué des piétons ou des cyclistes.

Nous prioriserons donc, dans nos actions, celles qui visent à réduire le nombre et la gravité des accidents de la route en ciblant les intersections des rues, avenues, boulevards et voies cyclables identifiés dans ces études.



Orientation 5 : Améliorer la qualité de l'environnement urbain

Cette orientation réfère à qualité physique et esthétique de l'espace urbain.

Pistes de solution

Les pistes de solutions forment le cœur du *Document de consultation*. Découlant des deux objectifs et des cinq orientations, sept pistes de solutions sont présentées. Chaque piste de solution est accompagnée d'actions proposées par l'arrondissement : 50 actions sont identifiées.

Notons que même si une action est jumelée avec une piste de solution particulière, plusieurs actions peuvent répondre à plus d'une piste de solution.

Enfin, inspirées par les 3E bien connus (*Engineering, Enforcement et Education*), les 50 actions se déclinent sous trois formes :

- aménagements ou modifications d'infrastructures;
- politiques (normes, règlements, programmes, etc.);
- campagnes de sensibilisation ou de communication.

Soulignons que plusieurs actions sont identifiées dans le temps. À moins d'avis contraire, court, moyen et long terme réfèrent à 5, 10 et 15 ans.

1- Améliorer l'attrait de la marche

Description

Cette piste de solution comprend de multiples exemples d'actions susceptibles d'améliorer les conditions de déplacement des piétons et, par le fait même, de rendre plus attrayant ce mode de déplacement. Dans cette optique, il est possible d'améliorer les infrastructures existantes, d'ajouter des équipements pour organiser et pour sécuriser les déplacements des piétons ou encore d'ajouter ou d'améliorer des aménagements particuliers. Certaines mesures, dont celles d'apaisement de la circulation⁷, peuvent également avoir un effet positif, bien qu'indirect, sur les conditions de déplacement des piétons.

Action 1 : Rendre piétonnes des rues ou des tronçons de rue

Une rue ou un tronçon de rue peut être piétonnisé de manière permanente ou périodique (en terme d'heures, de jours ou de saison).

Au moins deux options s'offrent à nous à court et moyen terme. La première est de fermer certaines rues locales qui présentent des caractéristiques qui s'y prêtent (emplacement, dimensions, présence de commerces ou d'attrait, etc.), telles la rue Gilford à l'est et l'ouest de la rue Saint-Denis, la rue Gauthier entre Papineau et De Lorimier, la rue Milton à l'ouest de Saint-Laurent, ou encore la rue Guilbault entre le boulevard Saint-Laurent et la rue Saint-Dominique.



La seconde est de réaliser des expériences pilotes sur des rues de plus grande importance. On peut imaginer de piétonniser une section de l'avenue du Mont-Royal, par exemple entre Saint-Hubert et De La Roche, ou encore dans le voisinage du parc des Compagnons de Saint-Laurent, pour évaluer la possibilité, par la suite, d'étendre le secteur ou encore de le rendre permanent.

⁷ Voir la piste de solution 6

Action 2 : Aménager des « zones de rencontre »

Plutôt que d'aménager des rues piétonnières, plusieurs villes d'Europe ont choisi d'aménager ce que la Suisse qualifie de « zones de rencontre » ou de « zones de flânerie », l'Angleterre de « home zones », les Pays-Bas de « woonerf », etc. Ce qui caractérise ces diverses approches tient d'abord au fait que la zone désignée permet autant la circulation des piétons et des cyclistes que celle des automobilistes. Toutefois, la vitesse permise y est généralement réduite à 30 km/h, voire à 20 km/h, et ce sont les piétons et les cyclistes qui y ont la priorité sur les automobilistes. De plus, l'aménagement privilégié pour ces zones est de nature à en augmenter l'attrait : ajout d'éléments artistiques, verdissement, éclairage plus agréable, etc.

La rue De La Gauchetière Ouest dans le quartier chinois, entre le Palais des congrès et le Complexe Guy-Favreau, peut servir d'exemple. La zone du Plateau se rapprochant le plus de ce type d'aménagement est celle de l'avenue Duluth Est entre le boulevard Saint-Laurent et le parc La Fontaine. Déjà, la circulation automobile y est apaisée et, pour son plus grand plaisir, le piéton reprend presque naturellement ses droits dans l'espace urbain. Il ne manque guère qu'une désignation officielle pour donner la priorité aux piétons et aux cyclistes, une limitation de la vitesse autorisée et un affichage particulier pour concrétiser le tout.



Action 3 : Créer un réseau d'axes verts

Par réseau, nous entendons un ensemble de liens piétons qui permettent de déambuler entre les différents attraits de l'arrondissement.

Pourquoi vert? D'une part, parce que le verdissement du réseau augmenterait le potentiel d'attraction et la convivialité des infrastructures marchables. D'autre part, parce que ce réseau pourrait s'organiser autour de la trentaine de ruelles vertes que compte l'arrondissement. En fait, il s'agirait de cibler un ensemble de ruelles et de rues à verdir et dont les infrastructures (mobiliers, éclairage, etc.) seraient, au fil des ans, à améliorer pour les rendre plus attrayantes pour les piétons.

L'arrondissement a, à long terme, pour objectif de créer des liens piétons agréables entre les quatre grands parcs de l'arrondissement (Baldwin, Jeanne-Mance, La Fontaine et Sir-Wilfrid-Laurier).

À moyen terme, on pourrait privilégier soit la connection des parcs Jeanne-Mance et La Fontaine (à la suite de l'aménagement possible de la zone de rencontre Duluth) ou la connection entre les parcs La Fontaine et Baldwin (à la suite de la possible piétonisation de la rue Gauthier).

Action 4 : Augmenter la qualité et la quantité des infrastructures et des équipements destinés aux piétons

L'arrondissement, en collaboration avec la Ville centre, adoptera une nouvelle peinture plus résistante, dite « de longue durée », ou du marquage collé à chaud pour effectuer le marquage des passages piétons et des lignes d'arrêt. Cette technique sera mise en place en priorité aux intersections ayant été le théâtre d'accidents mortels ou avec blessés graves ou légers, ainsi qu'aux abords des écoles⁸.

De plus, l'arrondissement reverra la typologie et la hiérarchisation du marquage au sol de ses intersections afin de signaler de façon claire, nette et précise les principales intersections et traverses de piétons de l'arrondissement, et tout particulièrement les traversées des artères et des rues collectrices.



Action 5 : Aménager des trottoirs qui mesurent au moins 1,8 m

Il y a très peu de rues ou de tronçons de rues qui n'ont pas de trottoirs. Là où cela s'impose, l'arrondissement corrigera cette lacune en priorité.

De plus, l'arrondissement fera faire un inventaire des secteurs de trottoirs qui dérogent à la règle des 1,8 mètres de passage libre de toute entrave — autre qu'un arbre — et intégrera les correctifs dans son programme de réfection routière (PRR).

Action 6 : Adopter une politique d'enlèvement des vélos épaves

L'arrondissement compte adopter une politique d'enlèvement des vélos épaves pour, d'une part, améliorer la circulation piétonne sur nos trottoirs et, d'autre part, libérer une place de stationnement additionnelle pour les cyclistes, en plus d'éviter des accidents malheureux et de lutter contre la pollution visuelle.



⁸ Voir l'action 43 : Créer une signature particulière autour des écoles.

Action 7 : Planter des dispositifs sonores aux feux piétons

L'arrondissement sollicitera le Regroupement des aveugles et amblyopes du Montréal Métropolitain (RAAMM) pour dresser une liste des intersections à doter, en priorité, de dispositifs sonores aux feux piétons.

De plus, l'arrondissement fera les représentations nécessaires auprès de la Ville centre pour que les intersections désaxées (telle celle de la rue Saint-Hubert et de l'avenue du Mont-Royal Est) soient dotées dès 2009 de dispositifs sonores.



Éléments à considérer

Plusieurs éléments concernant cette piste de solution méritent d'être mis en perspective. D'abord, certaines mesures telles l'élargissement des trottoirs se font à travers d'autres projets, notamment ceux associés au Programme de réfection routière (PRR). Certaines mesures décrites dans les pages suivantes (notamment celles traitant d'apaisement de la circulation et de stationnement) ont aussi des impacts positifs sur l'attrait de la marche. Enfin, l'élargissement des trottoirs, tout comme la création d'un réseau vert, est une mesure qui s'échelonne sur plusieurs années.

Partenaires concernés

Les services centraux de la Ville de Montréal jouent un rôle de première importance pour plusieurs des actions présentées dans le cadre de cette piste de solution, notamment celles concernant l'élargissement des trottoirs et les feux de circulation du réseau artériel. De plus, pour la localisation des dispositifs sonores, le recours à l'expertise du Regroupement des Aveugles et Amblyopes du Montréal Métropolitain (RAAMM) apparaît incontournable. Par ailleurs, l'équipe responsable du marquage de rue relève d'une compétence partagée entre les neuf arrondissements de l'ancienne Ville de Montréal même si l'arrondissement est autonome en ce qui a trait aux endroits à marquer et aux techniques à utiliser.

2- Améliorer l'attrait du vélo comme mode de déplacement

Description

Cette piste de solution regroupe divers exemples d'actions susceptibles d'encourager les gens, notamment les résidents du Plateau, à recourir au vélo pour leurs déplacements. En plus de mesures directes comme l'amélioration de la quantité, de la qualité et de la sécurité des infrastructures cyclables, des mesures indirectes, comme l'ajout de stationnements, sont envisagées.



Action 8 : Prolonger et améliorer le réseau cyclable

Sur 10 ans, notre objectif est de faire en sorte que les deux tiers de tous les déplacements en vélo au sein de l'arrondissement puissent se faire sur un espace dédié. En d'autres termes, sur un déplacement de 3 km, au moins 2 km devront pouvoir se faire sur une voie délimitée par des chevrons de cheminement, une bande cyclable ou une piste cyclable sur rue ou en site propre. Pour ce faire, les voies cyclables devront avoir au maximum 1 km entre elles.

À très court terme, dès l'été 2008, l'arrondissement souhaite terminer diverses connections entre les voies cyclables existantes. La première des priorités est de réaménager la piste cyclable de la rue Rachel (une des plus populaires à Montréal) dans le secteur de l'avenue Papineau. D'autres petites connections dans les secteurs de la rue Milton et de la rue Villeneuve doivent aussi être terminées.

Dans l'axe nord-sud, la piste de la rue De Brébeuf étant déjà très achalandée, l'administration a aussi comme priorité d'ajouter des voies cyclables dans l'est de l'arrondissement. On peut prévoir que la rue Fullum puisse être ciblée pour un aménagement entre l'avenue Laurier Est et la rue Sherbrooke. Il en va de même pour la rue De La Roche et l'avenue Christophe-Colomb.

Dans l'ouest de l'arrondissement, on retrouve une piste qui emprunte l'intersection Parc-Pins et longe l'avenue du Parc dans le parc Jeanne-Mance. Cette section sera prolongée jusqu'à l'avenue du Mont-Royal Ouest pour se raccorder au réseau de l'avenue de l'Esplanade et de la rue Clark.

Dans l'axe est-ouest, l'avenue Laurier, entre les rues Hutchison et Fullum, est identifiée afin d'y aménager une voie cyclable. Également, des aménagements sont à planifier dans les rues Saint-Viateur, Drolet et Villeneuve. Dans ce dernier cas, la voie cyclable se greffera à l'axe menant à l'Université de Montréal.

Action 9 : Créer un réseau cyclable à vocation locale

À partir de la grille des voies cyclables principales (sur la base d'un maximum d'un kilomètre entre chacune d'elles), l'arrondissement proposera la mise en place d'une série de liens de courte distance vers les différentes destinations fréquentées par les enfants. Sur une période de 15 ans, l'arrondissement se fixe comme objectif que 90 % des déplacements des jeunes vers les institutions les desservant (écoles, parcs, centre sportifs, etc.) puissent se faire sur des voies cyclables dédiées, des rues apaisées, des ruelles vertes, des axes verts ou des zones de rencontre. Pour ce faire, l'arrondissement se fixe comme objectif que 100 % de ces institutions soient reliées à ces différents réseaux ou aménagements.



Aussi, l'arrondissement s'adressera au ministère des Transports pour faire modifier la règle du Code de la sécurité routière interdisant la circulation à bicyclette à contre-sens dans les rues dont la vitesse maximale permise est de 30 km/h. L'expérience de la Belgique en cette matière est inspirante et concluante.



Action 10 : Adapter le niveau de sécurité du réseau cyclable au type de circulation

Tous les cyclistes n'ont pas le même niveau de confort pour la conduite en milieu urbain. Certains, que nous appellerons les cyclistes utilitaires ou aguerris, sont confortables et peuvent circuler avec aise sur des bandes cyclables uniquement délimitées par des lignes et des chevrons peints au sol. D'autres, des cyclistes de loisirs ou occasionnels, qui peuvent aussi être des jeunes ou des personnes plus âgées, se sentent plus en sécurité sur des pistes cyclables sur chaussée ou en site propre.

L'administration de l'arrondissement fera des recommandations à la Ville centre pour que celle-ci aménage une grille de voies cyclables nord-sud et est-ouest répondant aux différents besoins de sécurité des clientèles cyclistes. C'est-à-dire une trame équilibrée de chaussées désignées, de chevrons de cheminement, de voies cyclables et de pistes cyclables.



Action 11 : Améliorer la signalisation aux abords des voies cyclables

Afin d'assurer aux cyclistes une meilleure compréhension du niveau de protection par chaque type de voie cyclable, l'arrondissement proposera à la Ville centre qu'elle développe, en collaboration avec les organisations cyclistes et le ministère des Transports du Québec, une signalisation différenciée selon le type de voies cyclables et le niveau de protection du lien emprunté.

Action 12: Augmenter le nombre de places de stationnement pour vélo sur rue et hors rue aux diverses destinations

Fin 2007, l'arrondissement avait 15 sites de stationnement pour vélo sur chaussée, comptant 170 places de stationnement, et près de 600 supports à vélo sur trottoir, offrant 1 440 places de stationnement.

Déjà, depuis le début de l'année 2008, plusieurs centaines de places de stationnement de vélo légales sur le trottoir se sont ajoutées grâce à l'installation des nouveaux anneaux de stationnement pour vélo de Stationnement de Montréal.



Malgré cette offre, l'une des plus abondantes sur le territoire de l'île de Montréal, il y a un manque de places compte tenu du nombre de déplacements à vélo et des taux souhaités.

Sur un horizon de 10 ans, à un rythme de 10 % par année, l'arrondissement va doubler le nombre de places de stationnement sur chaussée, sur les trottoirs, aux abords des parcs et des centres de loisirs, des stations de métro, des artères commerciales et des destinations d'affaires.

Action 13 : Adopter une politique encadrant la mise en place de places de stationnement pour vélo par des tiers



En parallèle du fait que l'arrondissement va prioriser, dans ses investissements, l'aménagement de stationnement aux destinations (centre de loisirs, bibliothèques, commerces, entreprises, écoles, etc.), il faut également que des stationnements soient installés aux origines (résidences). Pour ce faire, l'arrondissement adoptera une politique encadrant la mise en place de stationnements pour vélo sur les trottoirs par des intérêts privés (propriétaires résidentiels, développeurs immobiliers, etc.). Sur un horizon de 15 ans, l'arrondissement souhaite que tous les principaux sites d'origine soient munis de stationnement pour vélo.

Cette politique viendra appuyer la récente règle d'urbanisme adoptée par l'arrondissement qui oblige toute nouvelle construction résidentielle à munir chaque logement d'un espace de stationnement de vélo.

Action 14 : Augmenter l'offre de places de stationnement permanentes

La période d'utilisation du vélo est de plus en plus longue. Des places de stationnement permanentes doivent donc être mises en place.

Même en excluant les près de 1 000 anneaux en voie d'être installés sur les panonceaux de Stationnement de Montréal, l'arrondissement compte déjà 300 supports permanents, de type diapason, sur trottoir. L'objectif est de doubler ce nombre en trois ans (33 % par année).



Les places de stationnements permanentes sur rue nécessitent l'aménagement de saillies de trottoirs pour les sécuriser par rapport à la circulation automobile et au déneigement. Les coûts de ces aménagements étant plus élevés, l'arrondissement s'engage à installer des places permanentes de stationnement pour vélo sur la chaussée de façon très ciblée en fonction des destinations très fréquentées. La première installation se fera dès l'été 2008 devant la bibliothèque du Plateau-Mont-Royal sur l'avenue du Mont-Royal Est.



Action 15 : Encourager l'implantation d'un système de location de vélos en libre-service

La Ville centre a annoncé, dans son *Plan de transport*, la mise en place d'un système de location de plus de 2 000 vélos en libre-service.

Après avoir encouragé l'initiative de « Bécyk Vert » de la Société de développement commercial de l'avenue du Mont-Royal au cours des deux années, l'administration de l'arrondissement du Plateau-Mont-Royal facilitera l'installation des postes de location de vélos dans l'arrondissement, et ce, dès le lancement du système au printemps 2009.

L'arrondissement souhaiterait, à terme, l'installation d'un minimum de 50 stations de vélo en libre-service sur son territoire.

Action 16 : Uniformiser les supports et les stationnements à vélo

En 2007, l'arrondissement a mené une étude⁹ (incluant une consultation auprès des utilisateurs) pour évaluer différents types de supports à vélo sur chaussée. Graduellement, au gré des ajouts de supports et du remplacement des supports existants, l'arrondissement veut uniformiser les supports à vélo sur trottoirs et sur rues afin de se conformer à un certain nombre de critères : coût, facilité d'acquisition, d'installation, d'entretien et d'utilisation, solidité, etc.



⁹ Voir page 37 du *Portrait et diagnostic des déplacements*.

Éléments à considérer

Si l'implantation des mesures liées au réseau cyclable relève des services de la Ville centre, les arrondissements sont étroitement liés à la planification, à l'entretien et à la réfection du réseau.

Partenaires concernés

Le principal partenaire de l'arrondissement en ce qui concerne l'attrait du vélo est l'équipe de la Ville centre affectée à la planification du réseau cyclable. Stationnement de Montréal est responsable du projet de vélo en libre-service. Le ministère des Transports du Québec (MTQ) est responsable du Code de la sécurité routière, des normes d'aménagement et de signalisation ainsi que du financement des réseaux urbains dans le cadre du Plan vert.

3- Favoriser un transfert modal de l'automobile vers les modes collectifs de transport

Description

La notion de « transfert modal » réfère à une modification des habitudes de transport, laquelle se traduit par le remplacement d'un mode de transport privilégié par un autre. Cette piste de solution regroupe donc plusieurs mesures qui permettraient d'augmenter l'attrait ou la compétitivité des transports collectifs sur l'automobile en solo.

Comme nous en faisons état dans le *Portrait et diagnostic des déplacements*, l'intermodalité suppose l'utilisation de plus d'un mode de transport lors d'un même déplacement. En ce sens, il est possible d'imaginer diverses mesures là où se rencontrent au moins deux modes de transport, par exemple à proximité de stations de métro, de lignes d'autobus et, éventuellement, de lignes de tramway.

Action 17 : Concevoir un aménagement particulier améliorant l'intermodalité avec le métro

D'ici 2010, en collaboration avec la STM, l'arrondissement compte concevoir un aménagement particulier pour les trois stations de métro de l'arrondissement (Laurier, Mont-Royal et Sherbrooke) pour bonifier l'intermodalité avec celles-ci.

Les aménagements incluront une augmentation du nombre de places de stationnement pour vélo dont des places couvertes à l'abri des éléments, des places de stationnement réservées pour l'autopartage, un débarcadère pour les usagers du métro et des autobus, une zone de taxis bien adaptée ainsi qu'une signalisation et un marquage au sol pour bien identifier la zone d'intermodalité.

L'arrondissement se fixe comme cible que les aménagements choisis soient réalisés sur une période de cinq ans.



Action 18 : Améliorer l'accessibilité au métro pour les personnes à mobilité réduite, les personnes handicapées et les parents avec poussettes

La Ville centre a annoncé son intention de doter toutes les stations de métro d'accès par ascenseur. L'arrondissement fera des représentations auprès de la STM pour que l'accès à la station Laurier soit celui qui sera aménagé en premier.

Cela s'explique aisément : plusieurs centres d'accueil se trouvent dans l'entourage de cette station. De plus, cette station dessert les patients du centre de réadaptation Lucie-Bruneau et certains d'entre eux pourraient devenir des usagers du métro si la station leur était rendue accessible.



Photo : STM



Action 19 : Améliorer l'accessibilité aux autobus et aux abribus en période hivernale

L'arrondissement procédera à l'achat d'équipement et modifiera ses pratiques de déneigement pour s'assurer que les trottoirs longeant les parcours d'autobus, incluant les environs des abribus, soient déneigés plus rapidement¹⁰.

Action 20 : Améliorer la desserte intra-arrondissement par autobus

L'arrondissement propose de développer des boucles de circuits d'autobus sur son territoire. Ces boucles se feraient de façon unidirectionnelle et suivraient toujours des parcours où les autobus n'effectueraient que des virages à droite. Un premier circuit pourrait se faire en partant de la station Mont-Royal vers l'est jusqu'à l'avenue Papineau, à droite sur celle-ci, à droite à la rue Rachel, à droite à la rue Saint-Denis, et à droite à l'avenue du Mont-Royal pour revenir à son point de départ. Un second circuit pourrait emprunter le boulevard Saint-Laurent, tourner vers l'est à l'avenue du Mont-Royal, tourner vers le sud à la rue Saint-Denis, tourner vers l'ouest à la rue Sherbrooke et tourner vers le nord pour revenir au boulevard Saint-Laurent.



Ce service pourrait être offert soit par la STM, soit par un partenaire privé ou associatif (comme les sociétés de développement commercial) avec leurs propres véhicules.

¹⁰ La première priorité demeure les hôpitaux, les services d'urgence et les écoles.

Action 21 : Offrir une desserte par minibus

L'arrondissement fera des représentations auprès de la STM pour qu'elle mette en place des circuits de transports en commun avec de plus petits véhicules. Des minibus pourraient très bien desservir des secteurs qui ne nécessitent pas nécessairement de plus gros autobus. La rue Fullum et l'avenue Laurier Est sont de bons exemples.

Action 22 : Planter des voies réservées ou des mesures prioritaires pour autobus

L'administration de l'arrondissement privilégie principalement deux voies réservées pour autobus. La première fait partie des chantiers du *Plan de transport* et est sur une voie très achalandée : l'avenue Papineau. De plus, elle mène ses usagers vers la station de métro Papineau dans l'arrondissement de Ville-Marie.

La deuxième est la rue Saint-Denis, une rue comportant plusieurs commerces.

En offrant une alternative au métro pour les résidents des quartiers centraux, ces deux voies permettraient aussi de désengorger la ligne orange qui, comme on le sait, est surchargée aux heures de pointe du matin et du soir.

Les circuits Saint-Urbain, De Lorimier, Rachel et Saint-Joseph pourraient bénéficier à plus long terme de mesures prioritaires pour leurs circuits respectifs.



Action 23 : Doter l'avenue du Parc d'un tramway

L'avenue du Parc est une voie de déplacement prioritaire dans l'axe nord-sud pour desservir l'ouest du Plateau-Mont-Royal ainsi qu'Outremont. L'arrondissement appuie fortement le retour du tramway sur l'avenue du Parc afin de redéfinir tout l'espace urbain et améliorer la desserte en transport collectif par un système rapide, silencieux, confortable et moderne. Il s'agit d'ailleurs du premier chantier du Plan de transport de la Ville. La première phase de déploiement du tramway se fera au centre-ville mais, dans un horizon de 10 à 15 ans, le retour du tramway dans Le Plateau sera une réalité.

L'arrondissement se concertera avec les arrondissements voisins pour faire les représentations nécessaires auprès de la Ville centre pour que des mesures de mitigation et de compensation soient mises en place afin de maintenir la vitalité économique et sociocommunautaire aux abords de l'avenue au moment des travaux. De nombreux exemples français de retour du tramway dans le cœur des villes (Paris, Bordeaux, Strasbourg) pourront nous inspirer.

Action 24 : Augmenter le nombre de postes de taxis

L'ajout de postes d'attente de taxis améliorera la qualité du service et l'attrait de ce mode de transport collectif mésestimé. L'arrondissement augmentera de 50 % (de 26 à 40) le nombre de postes répartis sur le territoire.

Éléments à considérer

En regard des actions ici énoncées, il importe de rappeler que les transports en commun (autobus et métro) relèvent de la STM. En ce qui a trait au tramway, il importe aussi de faire valoir que l'impact de ce mode de transport ne se limite pas à l'amélioration des transports en commun, mais qu'il offre également, entre autres choses, un intéressant potentiel de redéveloppement urbain.



Partenaires concernés

La STM apparaît comme partenaire naturel lorsqu'il est question de transports en commun sur l'île de Montréal. L'implantation du tramway exigerait l'engagement de nombreux partenaires dont l'AMT, la STM, les services centraux de la Ville de Montréal, les arrondissements voisins et les gouvernements (pour le financement). Pour ce qui est de l'ajout de postes de taxis, le Bureau du taxi et du remorquage est évidemment un partenaire incontournable.

4- Repenser la gestion du stationnement

Description

Cette piste de solution consiste à développer une approche globale de gestion du stationnement qui prend en compte l'ensemble des places de stationnement qu'on retrouve dans l'arrondissement, et ce, qu'elles soient sur le domaine public ou des terrains privés.

L'arrondissement ne peut plus, et ne veut plus, permettre le développement de stationnement de surface, que celui-ci soit sur rue ou hors rue. Nous comptons 60 000 places, c'est déjà un maximum.



Action 25 : Appliquer l'interdiction de stationner à moins de 5 m des intersections

L'article 386 du code de la sécurité routière interdit le stationnement à moins de 5 mètres des intersections. L'arrondissement entend faire respecter cet article du code de la route.

Cet article de loi a pour objectif de permettre un dégagement visuel adéquat pour le piéton qui s'engage dans la traversée d'une intersection. C'est d'autant plus important pour des enfants et encore plus depuis que l'on voit apparaître des gros véhicules utilitaires sport (VUS).

Il a aussi pour objectif de permettre à l'automobiliste de s'engager à traverser une intersection tout en ayant une visibilité sécuritaire.

L'arrondissement marquera la chaussée d'une façon distinctive pour décourager le stationnement des automobilistes. On peut penser à l'aménagement de saillies, à l'installation de stationnements pour vélos, à du marquage au sol ou à des bacs à fleurs, combinés à de l'affichage aérien.

Cette mesure sera mise en application de façon progressive aux 500 intersections de l'arrondissement en débutant dès l'an prochain et ce, sur une période de 10 ans.

Dans l'ordre, l'arrondissement priorisera :

- les intersections identifiées par la Direction de la santé publique de Montréal (DSP) comme ayant eu des accidents mortels ou encore avec blessés graves ou légers;
- les intersections limitrophes aux écoles et aux corridors scolaires identifiés;
- les intersections du réseau de rues, avenues et boulevards sur le réseau artériel;
- les rues commerciales, en priorisant le côté « amont » de la circulation avant de passer au côté « aval »;
- les rues locales en priorisant aussi le côté « amont » de la circulation avant de passer au côté « aval ».

Action 26 : Moduler la tarification du stationnement automobile

La tarification du stationnement consiste en fait à « louer » de l'espace public (la rue) pour une activité privée (stationner son auto). De la même façon que tous les logements ne se louent pas au même prix (en fonction du caractère désirable du logement), les espaces de stationnement n'ont pas tous la même valeur aux yeux de l'automobiliste.

Grâce aux nouvelles bornes électroniques, l'arrondissement utilisera les données collectées par Stationnement de Montréal pour adopter des tarifs de stationnement différenciés en fonction de l'endroit, de l'heure, de la durée, de la journée, etc.

Suivant la même logique, afin de favoriser les résidents propriétaires de véhicules plus écologiques, l'arrondissement étudiera les façons de moduler les tarifs des vignettes SRRR pour, notamment, tenir compte de la taille (et de la consommation d'essence) du véhicule et, si besoin est, fera les représentations nécessaires auprès de la Ville et du gouvernement pour obtenir le pouvoir de le faire.

Toutes les recettes recueillies par ces tarifications seront affectées à la réalisation des actions du PDU.



Action 27 : Étendre le stationnement tarifé sur rue

Les parcomètres ont été inventés et ont pour fonction essentielle de permettre la rotation de l'utilisation des places de stationnement dans les rues, avenues et boulevards qui comportent des destinations commerciales importantes. En ce sens, l'arrondissement prévoit étendre la mise en place de parcomètres dans plusieurs rues qui comportent des commerces et tout particulièrement la rue Saint-Viateur et les avenues Laurier Est et Fairmount.

Toutes les recettes recueillies par ces tarifications seront affectées à la réalisation des actions du PDU.



Action 28 : Optimiser l'offre de stationnement automobile

L'arrondissement compte plusieurs stationnements (à ciel ouvert ou couverts) sous-utilisés. L'administration compte entreprendre des négociations avec les propriétaires et gestionnaires de ces équipements pour qu'ils affectent une partie des espaces au stationnement de longue durée ou incitatif. De plus, l'arrondissement compte agir, par sa réglementation, pour inciter la construction de stationnements couverts (étagés ou souterrains). L'objectif est de se réapproprier l'espace public à des fins autres que le stationnement et de réutiliser cet espace de surface pour favoriser les transports actifs et collectifs, les zones de rencontres, le verdissement, etc.

Ces opérations devront être à somme nulle : pour chaque place de stationnement créée en souterrain ou de stationnement étagé, une place sur rue sera retirée au profit des transports actifs et collectifs ou pour du verdissement.

Action 29 : Augmenter l'offre de stationnements réservés à l'autopartage

À ce jour, l'arrondissement compte seulement 33 emplacements réservés à l'autopartage sur rue ou sur le domaine public. Nous souhaitons augmenter cette offre de façon très substantielle. Le message aux entreprises d'autopartage est très clair : demandez des places de stationnement sur rue et vous les recevrez.



De plus, à l'exemple du règlement qui oblige les constructeurs résidentiels à fournir une place de stationnement pour vélo par unité construite (tout en fixant à zéro le minimum de place de stationnement automobile), nous adopterons un règlement qui incitera les propriétaires de terrains privés à fournir des places de stationnements réservés pour l'autopartage.

Action 30 : Encourager l'utilisation de véhicules moins énergivores

L'arrondissement propose de limiter le stationnement aux petites voitures et à celles qui ont une faible consommation énergétique (hybride et éco-énergétique) dans certains secteurs du Plateau.



Éléments à considérer

Bien que la réduction de l'offre de stationnement soit un excellent moyen de réduire l'utilisation de l'automobile, elle est à utiliser avec la plus grande prudence. D'une part, parce que les résidents de plusieurs secteurs de l'arrondissement peinent déjà à stationner leur automobile à proximité de leur résidence. D'autre part, parce que la vitalité et la diversité qui caractérisent l'arrondissement sont en bonne partie tributaires des non-résidents de l'arrondissement, lesquels sont encore largement dépendants de l'automobile pour leurs déplacements.

Partenaires concernés

En matière de stationnement, les services centraux de la Ville de Montréal ainsi que Stationnement de Montréal et la Chambre de commerce du Montréal métropolitain sont des partenaires incontournables, tout comme le sont les sociétés de développement commercial et autres associations de commerçants. Par ailleurs, en ce qui concerne l'utilisation des stationnements sous-utilisés de l'arrondissement, les propriétaires desdits stationnements devraient assurément être consultés.

5- Promouvoir l'utilisation des transports durables

Description

Cette piste de solution vise à encourager et promouvoir le recours aux transports durables, c'est-à-dire aux modes de transport autres que l'auto-solo, par le biais de programmes incitatifs divers.

Action 31 : Promouvoir les services existants de transport actifs et collectifs

L'arrondissement souhaite utiliser ses principaux outils de communication et de pavage pour faire la promotion de moyens de transport alternatifs à l'auto-solo :

- le site Internet de l'arrondissement : <http://ville.montreal.qc.ca/plateau>;
- le *Répertoire des activités* et des services de l'arrondissement, publié et distribué dans tous les ménages annuellement;
- les panneaux d'affichage des supports à vélo installés dans l'arrondissement;
- les futures stèles de rétroinformation¹¹;
- les oriflammes installés sur les lampadaires.

¹¹ Voir l'action 39 : Installer des stèles de rétroinformation de limite de vitesse



Action 32 : Tenir un forum de développement d'initiatives novatrices de transport durable à tous les trois ans

L'arrondissement propose de tenir un forum de collecte d'idées en termes de transports durables à tous les trois ans. Organisé en collaboration avec le milieu associatif intéressé par ces questions (Centre d'écologie urbaine, Conseil régional de l'environnement, Maison d'Aurore, Vélo-Québec, etc.), ce forum aura comme objectif de faire le point sur les bonnes pratiques d'ici et d'ailleurs en matière de transport durable.

De plus, l'arrondissement mettra en place dans son site Internet une section collaborative pour que l'on suggère des idées, des références, des photos et des articles sur les bonnes pratiques en matière de transport durable.

Action 33 : Adopter une politique de transport durable à l'intention des employés

Dans le cadre du PDU et du Plan de développement durable de la collectivité montréalaise, l'arrondissement élaborera et adoptera une politique interne pour faire en sorte que ses employés utilisent de plus en plus les transports durables :

- adhésion au programme « Voyagez Futé » encourageant les employés à l'utilisation des transports actifs et collectifs;
- mise à la disposition de vélos en libre service à l'intention des employés dans le cadre de leurs déplacements de fonction;
- adoption d'une politique de remboursement des dépenses d'utilisation de vélos personnels pour les employés qui les utilisent dans le cadre de leurs fonctions;
- adhésion à une entreprise d'autopartage pour les déplacements de fonction;
- adoption de règles entourant l'achat de véhicules hybrides ou éco-énergétiques dans le cadre de remplacement ou d'acquisition de véhicules;
- offre, tel que prévu dans le Plan stratégique de développement durable, du programme Allégo.



Éléments à considérer

L'adhésion aux programmes existants de transport alternatif à l'auto-solo relève de l'employeur.

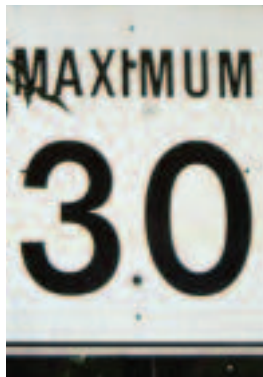
Partenaires concernés

Les partenaires concernés sont les entreprises qui offrent des programmes ou des services de transport alternatif à l'auto-solo.

6- Apaiser la circulation automobile sur les réseaux local et collecteur

Description

Nous faisons le choix d'agir sur deux fronts en parallèle : en aménageant les réseaux de rues local et collecteur de manière à y décourager le transit automobile et en améliorant les conditions de circulation dans le réseau artériel de façon à offrir une contrepartie au réseau local et à y concentrer les déplacements de transit automobile.



Action 34 : Fixer la vitesse par défaut à 30 km/h en dehors du réseau artériel

À la suite des revendications et des représentations de la Ville de Montréal, appuyées par tous les arrondissements, la ministre des Transports a récemment confirmé un accord de principe afin de réduire la vitesse maximale de 50 km/h à 40 km/h sur l'île de Montréal.

L'arrondissement utilisera cette opportunité pour réduire la vitesse à 30 km/h dans de nombreux secteurs en commençant par les zones limitrophes aux endroits où c'est déjà prescrit (les écoles et les parcs). S'ajouteront aussi les CPE, les centres de loisirs, les résidences pour personnes âgées, etc.

Au rythme de 20 % des rues par année, l'arrondissement prévoit que d'ici 2013 toutes les rues locales du Plateau auront une limite de vitesse de 30 km/h signalé par un affichage spécifique.

Action 35 : Adopter une politique d'apaisement de la circulation

La politique d'apaisement de la circulation adoptée par l'arrondissement :

- reverra la nomenclature des ruelles, rues, avenues et boulevards de l'arrondissement en fonction de leur gabarit et la présence ou non d'adresses ;
- définira le gabarit souhaité pour les rues, avenues et boulevards de l'arrondissement (selon qu'il s'agisse d'une voie unidirectionnelle ou bidirectionnelle et qu'elle comporte ou pas du stationnement d'un côté ou des deux) qui tiendra compte des contraintes de déneigement, des besoins en matière de sécurité civile et de l'espace de dégagement pour permettre la pratique cycliste;
- limitera la vitesse à 30 km/h dans toutes les rues locales et définira la signalisation nécessaire;
- systématisera les conditions entourant la mise en place de saillies de trottoirs et de dos d'âne allongés lors de la réfection de rues et de trottoirs dans le cadre du Programme de réfection routière (PRR);
- encadrera les conditions de plantation d'arbres lors de réfection de trottoirs dans le respect de la Politique de l'arbre;
- encadrera l'installation de mobilier urbain sur les trottoirs (poubelles, bancs, stationnements de vélos, panonceaux de parcomètres, bacs à fleurs, boîtes postales, etc.).





Action 36 : Poursuivre l'implantation de mesures d'apaisement de la circulation

L'arrondissement implante des mesures d'apaisement de la circulation depuis plusieurs années. Les premières ont été mises en place au tournant des années 2000 dans le secteur Mile End, voisin d'Outremont qui en comptait déjà depuis quelques années¹².

Le budget affecté aux mesures d'apaisement de la circulation est en progression depuis ce temps et tout particulièrement dans les décisions issues du budget participatif du Programme triennal d'immobilisations (PTI).

Au cours des prochaines années, l'arrondissement compte agir sur trois fronts :

- consolider les secteurs qui ont déjà accueilli des mesures (autour de la rue Fabre, par exemple);
- concentrer les mesures et les aménagements autour des lieux de destinations des enfants (écoles, CPE, parcs, etc.);
- continuer à inciter la Ville centre à profiter de tous les réaménagements des voies majeures de circulation pour implanter de nouvelles mesures dans les rues locales perpendiculaires (comme cela a été fait dans le cadre du réaménagement du boulevard Saint-Laurent aux intersections des rues Roy, Saint-Cuthbert et Bagg et de l'avenue Duluth).

Action 37 : Adopter des mesures influençant ou contraignant la circulation automobile

L'arrondissement a déjà agi en cette matière : fermeture du terre-plein du boulevard Saint-Joseph à certains endroits, interdiction de circulation autre que locale à d'autres, sens uniques inversés ailleurs...

L'arrondissement compte poursuivre dans cette voie en accélérant le processus au cours des prochaines années. Par exemple, les automobilistes rencontreront des terre-pleins diagonaux dans la rue Marie-Anne Est entre les avenues Christophe-Colomb et Papineau qui devraient complètement couper la circulation de transit dans ce grand secteur.

Puis, les citoyens et les automobilistes doivent s'attendre à ce que plusieurs sections du terre-plein du boulevard Saint-Joseph soient fermées, notamment dans l'axe de la rue Chambord.

Chaque mesure sera précédée d'analyses, de présentations publiques et de consultation avec les citoyens du voisinage.



¹² Voir la page 62 du *Portrait et diagnostic des déplacements*.

Action 38 : Multiplier les opérations radar

Pour inciter les automobilistes à modifier leurs comportements, l'arrondissement compte obtenir la collaboration des deux postes de quartier (les PDQ 37 et 38) du Service de police de la Ville de Montréal pour effectuer un nombre croissant d'opérations radars.



Photo : SPVM



Action 39 : Installer des stèles de rétroinformation de limite de vitesse

Afin d'informer les automobilistes transitaires du fait qu'ils circulent dans des quartiers résidentiels, l'arrondissement va procéder à l'installation de seize stèles de rétroinformation de vitesse aux principales entrées de l'arrondissement.

Inspirées de la stèle que l'on retrouve sur l'avenue Christophe-Colomb dans l'arrondissement de Rosemont—La Petite-Patrie, elle seront installées, au nord, sur l'avenue du Parc, dans les rues Saint-Urbain, Saint-Denis et Saint-Hubert, les avenues Christophe-Colomb, Papineau et De Lorimier et la rue D'Iberville, au sud, sur la rue Jeanne-Mance, le boulevard Saint-Laurent, la rue Saint-Denis et les avenues De Lorimier et du Parc-La Fontaine et, aux extrémités est et ouest, sur le boulevard Saint-Joseph, l'avenue du Mont-Royal et dans la rue Rachel.

Action 40 : Augmenter l'utilisation des panneaux radars mobiles

L'utilisation des panneaux radars mobiles à message variable affichant la vitesse des véhicules en temps réel a un impact évident sur la vitesse des automobilistes. L'arrondissement poursuivra ce type d'initiative et en augmentera la fréquence.



Action 41 : Optimiser la synchronisation des feux de circulation sur le réseau artériel

La volonté ici n'est pas d'augmenter le nombre de voitures dans nos rues, bien au contraire. En synchronisant les feux, les transitaires seront simplement moins tentés de « couper par les petites rues » ou d'utiliser des « parcours malins » comme le disent les Parisiens. En demeurant sur les voies de transit, les automobilistes ne s'aventureront pas inutilement dans les rues à vocation locale ou sur les collectrices.

Presque tous les anciens feux de circulation mécaniques de l'arrondissement ont été remplacés par des feux électromécaniques. Nous sommes maintenant en attente que certains soient renouvelés dans les arrondissements voisins afin d'affiner la synchronisation en amont et en aval de l'arrondissement.

L'arrondissement poursuivra ses démarches auprès de la Ville centre pour que celle-ci termine le travail d'installation de nouveaux feux, et ce, au cours des deux prochaines années.



Action 42 : Améliorer la géométrie des intersections entre le réseau artériel et le réseau local

L'arrondissement compte faire en sorte que la Ville centre s'engage, dans ses pratiques courantes, à toujours profiter des réaménagements des voies de circulation sous sa responsabilité pour améliorer la géométrie des intersections des rues, avenues et boulevards des réseaux local et collecteur avec le réseau artériel : aménager des voies de virage, fermetures de terre-plein, saillies de trottoirs, etc.

Éléments à considérer

Si l'implantation de mesures d'apaisement de la circulation permet de limiter le transit dans les rues ou les secteurs visés, elle entraîne également des effets pour les résidents qui devront eux aussi modifier leurs comportements pour bénéficier d'une réduction significative de la circulation de transit dans leur rue.

D'un autre côté, ces mesures peuvent entraîner un transfert du transit automobile vers des rues n'ayant pas nécessairement fait l'objet de mesures d'apaisement de la circulation.

Les mesures proposées ici entraîneraient une augmentation de la charge du réseau artériel, c'est-à-dire du nombre d'automobiles s'y déplaçant et des effets s'y rattachant. Nous sommes, par ailleurs, conscients du fait que le réseau artériel n'est pas homogène. L'avenue De Lorimier et la rue Saint-Urbain sont presque exclusivement résidentielles. Par conséquent, l'augmentation de la capacité associée à l'amélioration de la fluidité devra être modulée en fonction du caractère singulier de chacune des artères qui desservent l'arrondissement.

Par ailleurs, plusieurs mesures du *Plan de transport* (dont les voies réservées ou prioritaires pour autobus) et l'augmentation de la part modale des transports actifs et collectifs devraient permettre d'atténuer l'impact du retour sur le réseau artériel des véhicules circulant actuellement sur le réseau local.

Partenaires concernés

Évidemment, le respect des limites de vitesse et l'augmentation de la fréquence des opérations radars relèvent du Service de police de la Ville de Montréal (SPVM). L'implantation de mesures d'apaisement de la circulation relève des arrondissements. Toutefois, lorsque ces mesures visent des rues où circulent des autobus, la STM devient un partenaire incontournable. Dans le même sens, les services centraux de la Ville de Montréal sont des partenaires pour l'implantation de mesures d'apaisement aux intersections avec le réseau artériel. Enfin, la réduction de la vitesse par défaut à 40 km/h en dehors du réseau artériel relève à la fois du MTQ et des services centraux de la Ville de Montréal. Bien que les arrondissements disposent d'un pouvoir de recommandation, les mesures touchant le réseau artériel relèvent des services centraux de la Ville de Montréal.

7- Améliorer la qualité des aménagements, la sécurité et l'environnement

Description

Cette piste de solution vise à limiter les interactions conflictuelles entre les utilisateurs de la voie publique et de l'espace urbain en portant une attention particulière à l'aspect qualitatif des infrastructures et des aménagements.



Action 43 : Créer une signature particulière autour des écoles

L'arrondissement a déjà mis aux normes toutes les zones scolaires sur son territoire en installant l'ensemble de la signalisation aérienne prescrite (panneaux scolaires fluo, limite de 30 km/h, interdictions de stationnement, etc.).

Dès 2008, l'arrondissement, de concert avec la CSDM, lancera un concours auprès des créateurs et designers pour concevoir une signature particulière autour des écoles. En plus d'une image graphique, ceux-ci seront invités à développer une technique d'affichage susceptible de démarquer les écoles au sein de l'environnement urbain.

L'arrondissement commencera la mise en place de cette signature au printemps 2009 en suivant un échéancier qui sera établi en fonction des coûts de fabrication et d'installation de cette « signature école ». L'arrondissement se dotera aussi d'un cadre d'aménagement des abords d'écoles. En cette matière, l'arrondissement s'inspirera des démarches entreprises par les comités des écoles Bruchési et Saint-Louis-de-Gonzague. À la suite de l'identification avec les policiers et les brigadiers scolaires des zones de conflits et d'accidents, ce cadre d'aménagement inclura, notamment, le réseau cyclable local, l'interdiction de stationnement, des dos d'âne allongés, des saillies de trottoirs, des stationnements pour vélo, la limite de vitesse à 30 km/h, des aménagements particuliers, la mise en place de parcours scolaires, etc.

Action 44 : Créer une signature particulière autour des parcs

En 2010, l'arrondissement créera un concours auprès des créateurs et designers pour concevoir une signature particulière autour des parcs. En plus d'une image graphique, ceux-ci seront invités à développer une technique d'affichage susceptible de démarquer les parcs au sein de l'environnement urbain environnant.

L'arrondissement commencera la mise en place de cette signature au printemps 2011 en suivant un échéancier accéléré qui sera établi en fonction des coûts de fabrication et d'installation.

De plus, l'arrondissement se dotera d'un cadre d'aménagement des abords de parcs. À la suite de l'identification avec les policiers et les brigadiers scolaires des zones de conflits et d'accidents, ce cadre d'aménagement inclura, notamment, le réseau cyclable local, l'interdiction de stationnement, des dos d'âne allongés et des saillies de trottoirs, des stationnements pour vélo et une limite de vitesse à 30 km/h.



Action 45 : Verdir le territoire à travers les différents projets

La plantation d'arbres a une fonction d'apaisement de circulation reconnue, par l'effet de tunnel qui est créé lorsqu'une rue est dotée d'arbres matures. En effet, les études ont prouvé qu'une rue bordée d'arbres matures est empruntée par les automobilistes à une vitesse inférieure si on la compare à une autre, du même gabarit, sans arbres. De plus, le verdissement d'un quartier et des axes verts est un ingrédient essentiel dans la mise en place d'un quartier vert.

L'arrondissement a d'ailleurs récemment vu le terre-plein bétonné du boulevard Saint-Joseph être remplacé par un terre-plein gazonné où des arbres ont été plantés. Le boulevard Saint-Laurent, réaménagé en 2007 et 2008, comptera aussi 60 nouveaux arbres.

Dans la foulée de l'adoption par la Ville de Montréal de la Politique de l'arbre l'arrondissement s'est engagé à poursuivre et accélérer le verdissement des rues du Plateau.

Par ailleurs, rappelons que l'arrondissement a récemment donné le mandat aux éco-quartiers de contribuer à la lutte aux gaz à effet de serre en collaborant à la mise en place d'îlots de fraîcheur.



Action 46 : Réaliser des « quartiers verts »

Comme le prévoit le *Plan de transport* de la Ville de Montréal, l'arrondissement du Plateau-Mont-Royal aménagera des quartiers verts dans les limites de son territoire. Le *Plan de transport* n'ayant pas, à ce jour, été adopté, les critères d'implantation et d'harmonisation des quartiers verts ne sont pas encore connus. Néanmoins, puisque ces critères doivent « tenir compte de la hiérarchisation du réseau routier » et « protéger les axes structurants de transport », nous considérons, du moins pour le moment, que ces quartiers verts doivent se limiter à des rues locales.

Selon le Plan de transport, un quartier vert est « un secteur désigné par une signalisation et un réaménagement du domaine public (chaussée, trottoirs, squares, parcs) qui favorise davantage la marche et le vélo et rend l'usage de ces modes conviviaux pour toutes les personnes. L'accès aux transports en commun à partir de ces zones est facilité et, à l'intérieur de son périmètre, la circulation automobile est restreinte aux déplacements locaux et se fait à de faibles vitesses, adressant ainsi la problématique que représente la circulation dite de transit. »

Ce à quoi l'arrondissement ajoute trois autres lignes directrices :

- un quartier vert doit être véritablement vert et peut inclure des murs ou des toits végétalisés, des plantations d'arbres, des espaces paysagers, des fleurs, des ruelles vertes, des ruelles champêtres, etc.
- des liens doivent être faits entre les espaces verts (parcs) en mettant à contribution les résidents, les commerçants et les institutions le long de ces axes.
- l'engagement social des résidents du secteur doit être présent, l'existence d'un esprit collaboratif étant le gage d'une vie de quartier dynamique.

L'arrondissement posera les premiers gestes visant à établir un quartier vert dès l'été 2009. Dans le cadre du PDU, l'arrondissement entend mettre en place au moins trois quartiers verts : un par district.

Déjà, quelques secteurs ayant certaines caractéristiques ci-haut mentionnées semblent se prêter à la mise en place d'un quartier vert. Nous pensons en particulier au secteur de la rue Waverly et de l'avenue de l'Esplanade, un lieu où de nombreuses mesures d'apaisement ont été prises au cours des dernières années (réfection de la rue Bernard, dos d'âne allongés, etc.).



Action 47 : Adopter une politique d'aménagement des postes d'attente pour les taxis

L'arrondissement convoquera les représentants du Bureau du taxi à une démarche de réflexion dans le but de s'entendre sur une politique d'aménagement des postes d'attente pour les taxis. Cet aménagement devra inclure notamment : une signalisation aérienne par panneau indiquant clairement la présence d'un poste de taxis, des bancs, des poubelles, des cendriers, un revêtement spécifique sur la chaussée et un marquage au sol spécifique.

Les chauffeurs utilisant ces nouveaux postes mieux aménagés devront s'engager à agir avec civisme de façon à concilier leurs conditions de travail et le désir de quiétude des résidents dans le cadre d'une entente de bon voisinage.

Action 48 : Définir des priorités dans l'application du Code de la sécurité routière

Le Service de police de la Ville de Montréal a procédé à l'embauche, en 2006-2007, de 133 policiers affectés spécialement à la sécurité routière.

L'objectif est clair : remettre un peu d'ordre dans les comportements des usagers de la voie publique et contribuer à l'amélioration du bilan routier. À ce chapitre, on constate une baisse de plus de 20 % des accidents avec véhicules motorisés ayant provoqué des blessures entre 2005 et 2007.

Au chapitre des contraventions, les interventions systématiques des deux postes de quartier sur le territoire de l'arrondissement, combinées aux actions des policiers affectés uniquement à la sécurité routière se traduisent par plus de 30 000 avis d'infraction. De ce nombre, 872 ont été émis à l'intention des cyclistes et des piétons.

Les interventions policières que nous prioriserons dans le cadre du PDU sont :

- Pour le camionnage : respect des limites de vitesse (30 km/h et 40 km/h), respect des routes de camionnage et respect des heures de livraison.
- Pour l'auto et la moto : respect des limites de vitesse (30 km/h et 40 km/h), respect des feux de circulation et des arrêts obligatoires et respect de la priorité accordée aux piétons engagés dans une traverse piétonne.
- Pour le vélo : respect de l'interdiction de rouler sur les trottoirs, respect des feux rouges et des traverses piétonnes et respect de la nécessité d'utiliser un système d'éclairage actif avant (blanc) et arrière (rouge) lorsque l'on roule la nuit.
- Pour le piéton : respect des feux rouges et respect de la traversée aux intersections.

Action 49 : Mener une campagne de sécurité routière annuelle

Les principales règles du Code de la sécurité routière doivent être rappelées aux usagers de la rue et de la route.

L'arrondissement compte profiter des divers outils de communications qu'il utilise pour informer la population, dont le Répertoire des activités et des services, le site Internet, les arches des supports à vélo, les fûts des panonceaux de Stationnement de Montréal, les oriflammes et les stèles de rétroinformation.

Les thématiques privilégiées seraient :

- Pour l'auto et la moto : respect des limites de vitesse (30 km/h et 40 km/h), respect des feux de circulation et des arrêts obligatoires et respect de la priorité accordée aux piétons engagés dans une traverse piétonne.
- Pour le camionnage : respect des limites de vitesse et des routes de camionnage.
- Pour le vélo : respect de l'interdiction des piétons, respect des feux de circulation et respect du système d'éclairage lorsque l'on roule la nuit.
- Pour le piéton : respect des feux de circulation et respect de la traversée aux intersections.

Action 50 : Adopter des mesures plus restrictives pour encadrer le transport des marchandises

L'arrondissement compte mettre en oeuvre des moyens pour limiter la circulation des camions dans l'arrondissement. Pour ce faire, il est proposé d'adopter un règlement interdisant la livraison commerciale à l'extérieur de la période de 7 h à 11 h le matin. Ce nouveau règlement imposera aussi des limites à la taille des camions pouvant utiliser les rues du Plateau (nombre d'essieux, longueur totale, etc.).

Éléments à considérer

Si la sécurité des usagers de la voie publique est tributaire des aménagements qu'on y retrouve, les comportements de ces mêmes usagers, peu importe le mode de transport qu'ils privilégient, ont aussi une influence directe sur leur sécurité. En d'autres mots, des aménagements de qualité ne peuvent compenser les comportements inappropriés des usagers. La nécessaire modification des pratiques de livraison ne devra pas nuire à la vitalité économique et à la diversité des produits qu'on retrouve dans l'arrondissement.



Partenaires concernés

Le SPVM est un partenaire incontournable dans l'application du Code de la sécurité routière, tandis que les services centraux de la Ville de Montréal le seront dans le dossier des quartiers verts, autant pour l'établissement des lignes directrices encadrant leur création que pour le financement des projets. L'aménagement des postes d'attente des taxis devra se faire en collaboration avec le Bureau du taxi. L'élaboration d'un aménagement type autour des écoles devrait se faire en collaboration avec les écoles et les commissions scolaires. La Société de l'assurance automobile du Québec et le ministère des Transports du Québec devraient être des partenaires pour les campagnes de sécurité routière. Enfin, la modification des pratiques de livraison ne peut se faire qu'avec la participation de partenaires comme les services centraux de la Ville de Montréal, les commerçants et l'industrie du camionnage.

Synthèse

Le présent document, en plus de rappeler les objectifs du Plan de déplacement urbain et les principaux faits saillants du Portrait et diagnostic des déplacements, présente cinq orientations et propose sept pistes de solutions ainsi que 50 actions qui leurs sont associées afin de répondre aux préoccupations de l'arrondissement et de ses citoyens en matière de déplacements.

En ce sens, nous croyons que les pistes de solutions proposées dans le document couvrent les principales problématiques soulevées dans le *Portrait et diagnostic des déplacements* ainsi que celles constatées par les élus ou portées à leur attention par divers citoyens, organismes, associations de commerçants et autres.

Soulignons, par ailleurs, que l'objectif premier de ce document est de permettre à chaque personne de s'exprimer, dans le cadre des consultations publiques qui suivront sa diffusion, sur la gestion et la planification des déplacements dans l'arrondissement de même que sur l'aménagement des voies publiques et de l'espace urbain pour les années à venir.

Nous espérons que ces consultations permettront aux participants de nous faire part de toute idée novatrice pouvant s'inscrire dans le cadre du Plan de déplacement urbain.

Annexes

Partenaires concernés

Vous l'aurez constaté à la lecture du présent document, les pistes de solutions proposées font appel à divers partenaires. Dans certains cas, des questions de gouvernance, c'est-à-dire de responsabilité des différents organismes, obligent l'arrondissement à faire appel à l'autorité de certains de ses partenaires. Dans d'autres cas, c'est plutôt par souci de bonne gestion et de bonne planification que l'arrondissement doit faire appel à des organismes dont l'expertise ou les champs d'intérêt sont en lien avec les actions à entreprendre.

Dans la présente section, nous présentons des organismes dont les responsabilités en font des partenaires incontournables pour certaines, voire plusieurs, des pistes de solutions et des actions proposées.

Ministère des Transports du Québec (MTQ)

Le MTQ est responsable de la planification et de la gestion du réseau routier québécois. À ce titre, il est responsable du Code de la sécurité routière (C.S.R.), c'est-à-dire de l'établissement des normes régissant le réseau routier de la province. Ainsi, toute action nécessitant une modification au C.S.R. doit passer par le MTQ.

Ville de Montréal (services centraux)

La Ville de Montréal et les arrondissements se partagent un certain nombre de responsabilités. Évidemment, les responsabilités des services centraux sont associées à des champs de compétence ayant une influence sur le territoire de l'île de Montréal. À titre d'exemple, les services centraux sont responsables de la planification, de la construction, de l'exploitation, de l'entretien et du financement des réseaux artériel et cyclable tout comme du Plan de transport, tous des domaines de premier plan dans le cadre du PDU.

Arrondissements

De leur côté, les arrondissements, dont Le Plateau-Mont-Royal, ont des responsabilités plus locales. Ils sont, entre autres choses, responsables des réseaux local et collecteur ainsi que des interventions qui sont réalisées sur ces deux réseaux. Ils sont également responsables de la gestion quotidienne et de l'entretien courant des réseaux artériel et cyclable.

Agence métropolitaine de transport (AMT)

L'AMT est, quant à elle, l'autorité organisatrice du transport métropolitain. À ce titre, elle développe des mesures prioritaires, dont les voies réservées pour autobus, et gère les équipements métropolitains de nature régionale en plus d'être responsable de la planification et du fonctionnement du réseau de trains de banlieue. Par ailleurs, c'est elle qui dirige les différentes études sur les équipements et les réseaux de transports en commun de nature métropolitaine, ce qui inclut les projets de tramway.

Société de transport de Montréal (STM)

En vertu de son mandat, la STM est responsable de l'entretien, du développement et de l'exploitation du réseau de transport en commun sur l'île de Montréal. Dans cette perspective, même si les projets de tramway relèvent d'abord de l'AMT, il se pourrait bien que l'exploitation d'une ligne, voire d'un réseau de tramways, soit confiée à la STM. À ce titre, elle dispose d'un droit de regard sur ces projets.

Stationnement de Montréal

Comme on peut le lire sur son site Internet (www.statdemtl.qc.ca), l'organisme Stationnement de Montréal est une filiale de la Chambre de commerce du Montréal métropolitain dont la mission principale est d'assurer la gestion du stationnement tarifé sur rue et hors rue. Outre cette responsabilité, cette société en commandite s'est également vue attribuer la responsabilité de la future flotte de vélo en libre-service de Montréal.

Organismes ou regroupements pouvant être mis à contribution

L'arrondissement peut aussi, au besoin, faire appel à divers organismes ou regroupements en fonction des actions à entreprendre. À ce titre, on peut notamment penser aux écoles et aux commissions scolaires, à des comités ou à des associations de citoyens, aux entreprises d'autopartage, à des organismes à vocation environnementale, à des sociétés de développement commercial ou à des associations de commerçants, ou encore à divers groupes d'intérêt ou regroupements.

Liste des abréviations

AMT :	Agence métropolitaine de transport
CSR :	Code de la sécurité routière
DSP :	Direction de santé publique de Montréal
MTQ :	Ministère des Transports du Québec
PDD :	Portrait et diagnostic des déplacements
PDU :	Plan de déplacement urbain
PRR :	Programme de réfection routière
PTI :	Programme triennal d'immobilisations
RAAMM :	Regroupement des Aveugles et Amblyopes du Montréal Métropolitain
SPVM :	Service de police de la Ville de Montréal
STM :	Société de transport de Montréal

