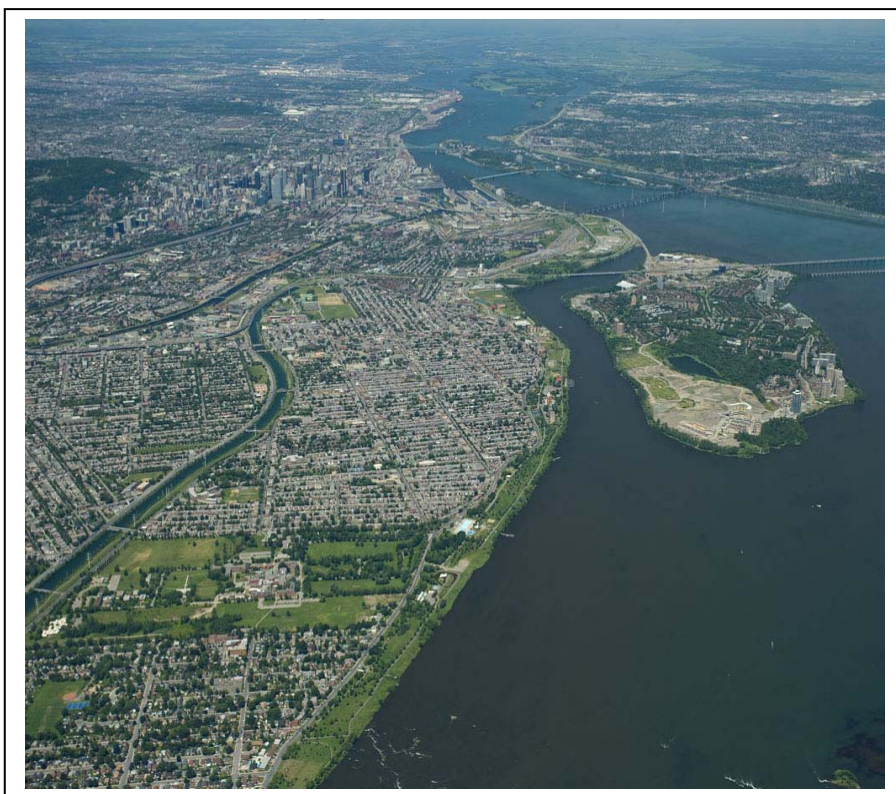




Politique de circulation et de stationnement

La sécurité des citoyens, notre priorité



Table des matières

Message du maire	3
Message du président de la Commission des travaux publics et de la circulation	4
Profil de l'arrondissement	3
Verdun en un clin d'œil	6
Introduction	7
Les quatre grands axes de la Politique de circulation et de stationnement	8
1. Sécurité routière	9
2. Circulation	10
3. Stationnement	11
4. Modes de transport alternatifs	13
Conclusion	14
Membres de la Commission des travaux publics et de la circulation	15
Lexique	16
Carte de l'arrondissement	17

Message du maire

Le 20 avril 2009

Chères Verdunoises,
Chers Verdunois,

Après la Politique familiale, la Politique sur la gestion de la diversité ethnoculturelle et bien d'autres mesures adoptées par le conseil de l'arrondissement de Verdun pour améliorer notre milieu de vie, je suis heureux de vous présenter notre Politique de circulation et de stationnement.

Circulation et stationnement sont deux mots que vous utilisez régulièrement dans vos conversations. La sécurité des citoyens étant au cœur de nos priorités, nous nous devons d'intervenir tant pour optimiser la gestion des déplacements que l'offre de stationnement sur notre territoire.

Pour élaborer la Politique de circulation et de stationnement, nous nous sommes inspirés du Plan de transport de la Ville de Montréal, qui se démarque par sa vision de développement durable, et par les commentaires et suggestions que vous avez bien voulu nous soumettre depuis notre élection, en 2005.

Ayant présidé jusqu'à tout récemment le conseil d'administration de la Société de transports de Montréal, j'accorde une attention toute particulière au volet transport alternatif. Car pour mieux gérer la circulation et le stationnement, il faut privilégier, entre autres, les modes de transport alternatifs, comme le transport en commun, le covoiturage, l'auto partage ou le vélo.

Je remercie les membres de la Commission des travaux publics et de la circulation, notamment les conseillers d'arrondissement, André Savard et Paul Beaupré, respectivement président et vice-président de cette Commission, ainsi que le directeur des Travaux publics et adjoint au directeur d'arrondissement, Pierre Boutin. Ils ont rendu possible une Politique de circulation et de stationnement qui répond aux nouvelles réalités du transport.

Je vous invite tous à lire le présent document et à participer concrètement à la réalisation du plan d'action qui naîtra prochainement de cette Politique.

Le maire de l'arrondissement,



Claude Trudel

Message du président de la Commission des travaux publics et de la circulation

Madame, Monsieur,

C'est avec une immense fierté que je vous présente, à titre de président de la Commission des travaux publics et de la circulation, la toute première Politique de circulation et de stationnement de l'arrondissement de Verdun.

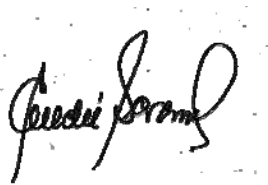
Fruit de nombreuses analyses et réflexions des membres de cette Commission, cette Politique a pour but d'encadrer de façon optimale la gestion des déplacements et l'offre de stationnement sur l'ensemble du territoire de l'arrondissement. Conçue en ayant la sécurité du citoyen au cœur de nos réflexions, elle a été élaborée sous quatre axes principaux, soit la sécurité routière, la circulation, le stationnement et les modes de transport alternatifs.

Composée d'élus municipaux dont certains siègent également à la Commission de la sécurité publique, de policiers spécialisés en circulation du SPVM, de responsables de la Surveillance du territoire et de fonctionnaires municipaux relevant de la Direction des travaux publics, la Commission des travaux publics et de la circulation disposait de l'expertise, de l'expérience et des connaissances requises pour élaborer ce projet. Je remercie sincèrement chacun des membres de sa précieuse collaboration à la réalisation de cette Politique destinée à guider les décisions de l'arrondissement en matière de circulation et de stationnement pour les années à venir.

Afin d'assurer la cohérence de nos actions, nous nous sommes inspiré du Plan de transport de la Ville de Montréal en plus de nous baser sur les normes du MTQ, sur celles établies par la Commission des travaux publics et de la circulation de l'arrondissement dans son champ de compétences, de même que sur le règlement de tarification en vigueur. Un plan d'action prioritaire et évolutif assurera de plus le suivi des différents objectifs résultant de la Politique.

Cette Politique, ainsi que les divers guides qui y sont associés, s'avéreront j'en suis convaincu, de précieux outils pour assurer la sécurité des citoyens de notre arrondissement dans les domaines de la circulation et du stationnement.

Le conseiller d'arrondissement du district de Desmarchais-Crawford
et président de la Commission des travaux publics et de la circulation,

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'André Savard', with a stylized flourish at the end.

André Savard

Profil de l'arrondissement

Situé dans la partie sud-ouest de l'île de Montréal, Verdun couvre une superficie de 9,8 km². L'arrondissement est bordé au nord par l'autoroute 15, à l'ouest par le canal de l'Aqueduc, au sud par l'arrondissement de LaSalle et à l'est par le fleuve Saint Laurent. L'omniprésence du fleuve, ses 15 kilomètres de berges luxuriantes et son réseau exceptionnel de pistes cyclables et piétonnières constituent une richesse incontestable et fort prisée de Verdun.

L'arrondissement est constitué de trois quartiers, soit Wellington-de-l'Église, Desmarchais-Crawford et L'Île-des-Sœurs, qui se caractérisent par des éléments distincts tant sur le plan du bâti et que sur celui de la trame de rues. Ainsi, au plan de la circulation et du stationnement, le réseau de rues est en général capable d'absorber le flot de véhicules. Seules quelques rues étroites dans certains secteurs présentent des défis au chapitre de la gestion de la circulation et du stationnement. C'est le cas, notamment de certaines rues dans le quartier de Wellington-de-l'Église où la densité de population est plus accentuée.

En mars 2007, l'arrondissement comptait un peu plus de 66 000 personnes. La population a connu une croissance parmi les plus fortes de l'agglomération de Montréal depuis les cinq dernières années, soit une augmentation de l'ordre de 9,1 %. Cette croissance s'explique en grande partie par le développement du quartier de L'Île-des-Sœurs, lequel devrait compter environ 24 000 résidents à terme.

La proximité du centre des affaires de Montréal, l'excellente desserte du réseau de métro et d'autobus et la qualité et la diversité du bâti favorisent la vocation résidentielle de l'arrondissement et l'installation d'entreprises de prestige et d'établissements spécialisés, notamment dans le domaine de la santé.

Sur le plan social, Verdun est un arrondissement hétérogène où l'on trouve à la fois des ménages à très haut revenu et des personnes vivant sous le seuil de la pauvreté, et presque autant de personnes habitant seules que de personnes vivant en couple ou en famille.

Au chapitre du développement, l'arrondissement s'est surtout illustré par sa capacité à innover dans un contexte de développement harmonieux et durable. À preuve, le quartier de L'Île-des-Sœurs a notamment connu un essor remarquable au cours des dernières années, tant en terme de développement résidentiel de grande qualité que de grands complexes à vocation d'affaires, tel le Campus Bell. Il en va de même pour les deux autres quartiers de l'arrondissement où des décisions éclairées ont également permis l'enrichissement de la qualité de vie des citoyens.

En ce qui a trait aux infrastructures urbaines, Verdun dispose d'une gestion globale et intégrée. Des sommes importantes sont consacrées à chaque année pour la réfection, l'entretien et l'amélioration de son réseau d'infrastructures.

Enfin, la présence dans Verdun du poste de quartier (PDQ) 16 du Service de police de la Ville de Montréal (SPVM), de même que celle du service de la Surveillance du territoire de l'arrondissement contribuent à accroître le sentiment de sécurité des citoyens tout en assurant un contrôle de la réglementation en matière de circulation et de stationnement.

Verdun en un clin d'œil

Quelques données générales

- ☞ 66 078 habitants en 2007, en croissance de 9,1 % par rapport à 2001
- ☞ 14^e arrondissement le plus peuplé de la Ville de Montréal
- ☞ Superficie du territoire : 9,8 km²
- ☞ Arrondissement à vocation résidentielle composé de trois quartiers distincts : Desmarchais-Crawford, Wellington-de-L'Église et L'Île-des-Sœurs
- ☞ Densité de population de l'arrondissement : 6 802 habitants / km²
 - Densité du quartier de Wellington-de-L'Église : 11 075 habitants / km²
 - Densité du quartier de Desmarchais-Crawford : 5 995 habitants / km²
 - Densité du quartier de L'Île-des-Sœurs : 7 368 habitants / km²
- ☞ Trois stations de métro de la Société de transport de Montréal (STM) : LaSalle, De l'Église, Verdun. Une quatrième; la station Jolicoeur, est située à proximité, à la limite de l'arrondissement Le Sud-Ouest
- ☞ Un réseau exceptionnel de circuits d'autobus, la plupart menant au Centre-ville sans correspondance

Infrastructures urbaines

- ☞ 115 km de rues
- ☞ 180 km de trottoirs
- ☞ 30 km de ruelles
- ☞ 324 intersections
- ☞ 5 carrefours giratoires (4 déjà complétés)
- ☞ 68 traverses piétonnières
- ☞ 41 intersections avec feux de circulation
- ☞ 30 stationnements municipaux
- ☞ 1 500 espaces de stationnement disponibles dans les parcs municipaux
- ☞ 25 000 espaces de stationnement sur rue disponibles
- ☞ 15 km de parc linéaire bordant le fleuve Saint-Laurent
- ☞ plus de 25 km de pistes cyclables et multifonctionnelles

Introduction

La complexité grandissante des différentes problématiques touchant la circulation et le stationnement a amené l'arrondissement de Verdun à se doter d'une politique visant à encadrer la gestion des déplacements et l'offre de stationnement sur son territoire.

L'ère que nous traversons, jumelée aux enjeux incontournables de développement durable, nous permet d'aborder ces questions d'une façon concrète et dans une perspective à long terme. Ainsi, la réflexion qui a eu cours s'est articulée avec un souci de considération et d'intégration par rapport aux dimensions sociales et urbaines, tout en usant aussi de créativité dans la recherche de solutions et de mesures respectueuses des besoins individuels et collectifs. À cet égard, rappelons que cette Politique s'arrime à d'autres politiques adoptées par le conseil d'arrondissement de Verdun, telle que la *Politique familiale*.

C'est donc dans cet esprit, et avec la sécurité des citoyens au cœur de ses préoccupations, que les membres de la Commission des travaux publics et de la circulation ont entrepris l'analyse de l'ensemble des aspects touchant à la circulation et au stationnement dans l'arrondissement. Cette analyse exhaustive a mené à la détermination de quatre grands axes : la sécurité routière, la circulation, le stationnement et les modes de transport alternatifs.

C'est à travers ces différents axes que la Politique a été élaborée de façon à permettre de répondre, dans la mesure du possible, aux objectifs suivants :

- ☞ assurer la sécurité des déplacements pour l'ensemble des usagers;
- ☞ assurer les besoins de mobilité et de fluidité optimale;
- ☞ optimiser l'offre de stationnement dans une perspective de développement durable;
- ☞ accorder une priorité de stationnement aux résidants (en milieu résidentiel);
- ☞ favoriser la disponibilité du stationnement en zone commerciale;
- ☞ assurer une certaine disponibilité du stationnement pour les visiteurs près des installations et bâtiments municipaux;
- ☞ favoriser l'accès au stationnement et à des zones de débarcadère en fonction des besoins spécifiques;
- ☞ encourager l'utilisation de modes de transport alternatifs à l'automobile.

De manière à assurer la mise en place et le suivi d'actions prioritaires qui auront été ciblées par l'élaboration de la présente Politique de circulation et de stationnement, un plan d'action triennal se greffera à celle-ci. Ce plan sera revu sur une base annuelle afin de l'optimiser au bénéfice des résidants.

Les quatre grands axes de la Politique de circulation et de stationnement

- 1. La sécurité routière
- 2. La circulation
- 3. Le stationnement
- 4. Les modes de transport alternatifs

1. Sécurité routière

La gestion de la sécurité routière est omniprésente chaque jour pour des milliers d'usagers. Qu'ils soient à pied, en vélo ou en voiture, ils doivent interagir et composer avec le risque d'accident présent à chaque croisement de trajectoire. Les attentes et les préoccupations à l'égard du réseau routier sont diverses, mais opposent le plus souvent fluidité et sécurité.

Le partage de la voie publique entre les automobilistes, les piétons et les cyclistes donne aussi lieu, à certains moments, à des situations conflictuelles. Ces préoccupations existent notamment au niveau de la vitesse de circulation et des points de rencontre aux intersections.

En matière de sécurité routière, la notion de visibilité est tout aussi primordiale. En effet, la visibilité aux intersections est une source de préoccupations sur laquelle il faut se pencher, non seulement pour minimiser les impacts négatifs possibles, mais aussi pour assurer la sécurité des divers usagers. C'est dans cette perspective que la visibilité des passages pour piétons de l'arrondissement a été rehaussée par la mise en place d'une signalisation uniformisée plus voyante et originale, de même que par un marquage au sol de longue durée. Les panneaux blancs ont été remplacés par d'autres plus réfléchissants auxquels a été ajouté le montant de l'amende en cas d'infraction. Sous ce panneau, un panneau de couleur jaune ambré indique la priorité au piéton. Cette signalisation unique est désormais installée sur les deux côtés de la rue afin de mieux capter l'attention des usagers de la route.

Les pistes cyclables de l'arrondissement, quant à elles, présentent également des défis à certains endroits. Il n'est pas rare de voir des piétons circuler sur les pistes cyclables alors qu'ils bénéficient, en exclusivité, d'une piste piétonnière à quelques mètres, mais souvent plus éloignée de la rive. Dans cette optique, l'arrondissement privilégie dorénavant l'aménagement en rive de pistes multifonctionnelles. Certains tronçons de pistes cyclables existantes ont aussi été élargis pour les convertir en pistes multifonctionnelles. Elles peuvent ainsi, en cas d'absolue nécessité, être empruntées par les véhicules d'urgence. Des actions seront entreprises sur une base assidue pour les bonifier et permettre aux usagers de continuer à les utiliser en toute sécurité. L'arrondissement prévoit également l'aménagement sécuritaire et le bouclage des corridors cyclables sur l'ensemble de son territoire.

Objectif :

Assurer la sécurité des déplacements pour l'ensemble des usagers :

- ☞ Améliorer la sécurité aux passages pour personnes;
- ☞ Prendre les actions appropriées pour atténuer les excès de vitesse de circulation;
- ☞ Améliorer le dégagement visuel aux intersections;
- ☞ Sécuriser les liens cyclables et les pistes multifonctionnelles;
- ☞ Sensibiliser les citoyens aux normes du Code de la sécurité routière.

2. Circulation

Le territoire de l'arrondissement de Verdun est en partie enclavé étant donné sa situation géographique. Les éléments de discontinuité limitent le nombre de voies d'accès, diminuant d'autant la problématique majeure de circulation de transit. Toutefois, cela n'exclut pas l'apport de certaines améliorations au réseau local pour le bénéfice de l'ensemble des usagers.

Verdun comporte plus de 100 kilomètres de rues et plus de 300 intersections. Selon l'enquête Origine-destination (O-D) de 2003, ce sont 27 058 automobiles qui circulent chaque jour sur son territoire, sans compter les piétons, les cyclistes et les autres types de déplacement. Le partage de la voie publique par les différents usagers requiert donc une régulation des mouvements de circulation.

De façon plus pointue, de récentes études publiées par la Ville de Montréal en décembre 2008 démontrent que 14 761 résidents se déplacent quotidiennement pour le travail, entre 6 h et 9 h le matin. Parmi ceux-ci, 1 585 individus (11 %) travaillent au sein même de l'arrondissement tandis que 11 311 individus (77 %) se déplacent vers un autre arrondissement de la Ville de Montréal. Quant aux déplacements pour des raisons scolaires, c'est plus de 12 500 résidents de Verdun qui se déplacent quotidiennement. De ce nombre, 6 910 (55 %) fréquentent une institution scolaire sur le territoire de l'arrondissement et donc, se déplacent majoritairement à pied en traversant aux intersections, et cela deux fois, parfois même trois ou quatre fois par jour.

Il y a trois limites de vitesse en vigueur dans l'arrondissement de Verdun. De façon générale, les rues locales sont réglementées à 30 km/h. La vitesse sur les rues collectrices des quartiers de Wellington-de-l'Église et de Desmarchais-Crawford est fixée à 40 km/h et les artères principales du quartier de L'Île-des-Sœurs, à 50 km/h. Ces limites de vitesse seront toutefois analysées en détails par la CTPC à la suite des démarches effectuées par la Ville de Montréal suggérant une uniformisation de la limite de vitesse à 40 km/h pour l'ensemble de l'agglomération de Montréal. Les recommandations de modifications des limites de vitesse seront acheminées au conseil d'arrondissement, le cas échéant.

Afin d'assurer une certaine fluidité, la circulation est généralement priorisée sur les voies principales. Aux intersections où le débit est important et le risque d'accident accru, des dispositifs de régulation sont mis en place, tels que des panneaux d'arrêt, des feux de circulation et des carrefours giratoires. La fluidité de la circulation présente toutefois des problématiques à certains endroits, notamment aux entrées et sorties du quartier de L'Île-des-Sœurs. C'est pourquoi d'importants travaux de réaménagement sont présentement en cours et permettront d'améliorer grandement cette situation.

Il y a lieu aussi d'examiner, à la lueur des conclusions d'une étude à venir du SIM, la pertinence de construire un pont de services entre les quartiers de Wellington-de-l'Église et de L'Île-des-Sœurs. Un sondage réalisé en mai 2008 a d'ailleurs démontré que 74 % des répondants étaient en faveur d'un tel pont, en autant qu'ils n'ont pas à en financer la construction.

Objectif :

Assurer les besoins de mobilité et de fluidité optimale :

- ☞ Appliquer des moyens de régulation adaptés à la circulation et correspondant aux normes du MTQ;
- ☞ Fixer les limites de vitesse adaptées en fonction de l'environnement urbain;
- ☞ Favoriser la cohabitation des divers modes de déplacement;
- ☞ Poursuivre la planification des nouveaux projets de développement dans un concept d'ensemble;
- ☞ Finaliser le réaménagement des entrées et sorties du quartier de L'Île-des-Sœurs;
- ☞ Analyser, à la lueur des études du SIM, la pertinence d'un pont de service entre les quartiers de Wellington-de-l'Église et de L'Île-des-Sœurs.

3. Stationnement

Dans certains quartiers de l'arrondissement, le stationnement est en soi un sujet de préoccupations majeur pour les citoyens. Certains font état d'une pénurie de places sur leur rue, tandis que d'autres requièrent divers accommodements tels que des débarcadères, des places réservées, etc. Les résidents, qui sont de plus en plus motorisés, éprouvent des difficultés grandissantes à stationner leur véhicule, particulièrement dans un milieu urbain dense qui n'a pas été conçu pour accommoder autant de voitures. Il existe bien sûr des parcs municipaux de stationnement, mais les possibilités sont tout aussi restreintes quant à l'aménagement d'espaces supplémentaires.

Le stationnement est composé essentiellement d'espaces alloués en bordure de rue. Ce sont potentiellement près de 20 000 places qui sont ainsi accessibles dans les quartiers de Wellington-de-l'Église et de Desmarchais-Crawford, et 5 000 dans celui de L'Île-des-Sœurs. Les espaces situés hors-rue, c'est-à-dire dans les parcs municipaux de stationnement, totalisent environ 1 500 places. Cette offre de stationnement n'est pas administrée de façon homogène partout dans l'arrondissement, puisque la localisation, l'achalandage et la vocation sont des variables justifiant une gestion distincte.

La perspective d'augmenter la part du territoire vouée au stationnement étant limitée, le développement et la mise en place d'un plan d'action contribuera néanmoins à optimiser l'usage des espaces existants et à établir des normes dans le traitement des requêtes. Le stationnement est aussi un élément de la gestion des déplacements et constitue un moyen d'influencer les choix modaux de transport. Le stationnement doit donc également servir de levier pour réduire l'usage de la voiture au profit de modes de transport alternatifs moins polluants et moins consommateurs d'espaces.

Signalisation dynamique

La signalisation dynamique régit les heures d'interdiction du stationnement aux fins d'entretien. Les périodes d'interdiction dans les quartiers de Wellington-de-l'Église et de Desmarchais-Crawford sont en règle générale d'une durée de deux heures consécutives en été (du 1er avril au 31 octobre) et de cinq heures consécutives en hiver (du 1er novembre au 31 mars). Dans le quartier de L'Île-des-Sœurs, la période d'interdiction estivale s'étend de 9 h à 15 h, tandis qu'elle couvre une période de cinq heures en hiver. Le citoyen peut téléphoner au numéro affiché sur le panneau pour vérifier si l'interdiction est en vigueur. Si aucun numéro de téléphone n'est inscrit sur le panneau, l'interdiction indiquée doit être respectée en tout temps.

Objectifs :

Optimiser l'offre de stationnement dans une perspective de développement durable :

- ☞ Analyser la pertinence de restreindre le stationnement aux fins d'entretien en période estivale;
- ☞ Analyser la pertinence de l'interdiction du stationnement durant la nuit sur les rues Wellington et de l'Église;
- ☞ Analyser la pertinence de l'interdiction du stationnement sur certains tronçons de rue;
- ☞ Analyser, selon la réglementation et les normes en vigueur, le nombre de cases de stationnement hors rue requis pour tout nouveau projet;
- ☞ Favoriser la construction de stationnements souterrains (nouveaux projets);
- ☞ Inciter le développement de projet ne nécessitant pas l'utilisation de cases de stationnement sur rue lors de la collecte des déchets.

Accorder une priorité de stationnement aux résidents, en milieu résidentiel :

- ☞ Implanter des secteurs de SRRR lorsque le stationnement sur rue est majoritairement utilisé par des visiteurs (et que le taux d'occupation est élevé);
- ☞ Promouvoir l'utilisation des stationnements municipaux;
- ☞ Promouvoir l'utilisation d'espaces de stationnement sur propriété privée.

Favoriser la disponibilité du stationnement en zone commerciale :

- ☞ Assurer le stationnement de courte durée;
- ☞ Promouvoir l'installation de supports à vélos.

Assurer une certaine disponibilité du stationnement pour les visiteurs près des bâtiments et installations municipaux :

- ☞ Installer des panneaux de signalisation indicateurs dans les parcs de stationnement municipaux.

Favoriser l'accès au stationnement et à des zones de débarcadère en fonction des besoins spécifiques :

- ☞ Interdire le stationnement dans les zones scolaires durant les heures de classe;
- ☞ Implanter des zones de débarcadères près des CPE selon les normes établies;
- ☞ Faciliter l'accès au stationnement et aux débarcadères pour les personnes à mobilité réduite;
- ☞ Encadrer la livraison et la collecte de marchandises près des commerces;
- ☞ Réserver des espaces de stationnement exclusifs aux taxis.

4. Modes de transport alternatifs

Les modes de transport alternatifs à l'automobile concernent autant les modes de déplacement actifs, tels la marche ou le vélo, que le transport en commun et l'autopartage. L'arrondissement de Verdun est bien desservi en infrastructures de transport collectif avec notamment l'accès à trois stations de métro, en plus d'un excellent réseau d'autobus et de pistes cyclables. Ces facteurs, conjugués à d'autres mesures, devraient constituer un incitatif à l'utilisation de modes de transport alternatifs à l'automobile.

Les stations de métro, situées sur la ligne verte du réseau, permettent d'accéder au centre-ville de Montréal, sans correspondance. Il en est de même pour la majorité des circuits d'autobus qui sillonnent les rues de l'arrondissement, ce qui représente un avantage non négligeable pour les résidents qui travaillent au centre-ville.

Le réseau cyclable, long de 25 kilomètres, emprunte souvent des pistes multifonctionnelles partagées avec les piétons. Il comporte également de nombreuses connexions avec les arrondissements limitrophes du Sud-Ouest et de LaSalle.

Quant aux entreprises qui offrent un service d'autopartage, à l'exemple de Communauto, elles permettent à leurs membres d'avoir accès à un véhicule pour une utilisation occasionnelle. Ce service constitue un moyen de réduction de la demande de stationnement, car il a pour principal avantage de dissuader l'acquisition d'une automobile. Pour ces raisons, l'arrondissement appuie la présence de ce type d'entreprises et tente d'accommoder les demandes pour des places réservées aux véhicules d'autopartage, moyennant l'acquittement des frais prescrits.

Tout comme il en a été fait mention au chapitre « Circulation », il y aurait lieu d'examiner, à la lueur des conclusions des études à venir du SIM, la pertinence de construire un pont de services entre les quartiers de Wellington-de-l'Église et de L'Île-des-Sœurs. Ce lien favoriserait, notamment, les divers modes de transport alternatifs.

L'arrondissement est également intéressé par l'aménagement de stations de vélos en libre-service advenant que la Ville de Montréal accepte d'implanter un réseau, tel que BIXI, à Verdun.

Objectif :

Encourager l'utilisation de modes de transport alternatifs à l'automobile :

- ☞ Aménager de nouveaux liens cyclables et multifonctionnels;
- ☞ Prolonger la période d'ouverture des pistes cyclables jusqu'au 15 novembre, lorsque les conditions climatiques le permettent;
- ☞ Maintenir en fonction, autant que possible, certaines pistes multifonctionnelles en site propre et ce, 12 mois par année;
- ☞ Améliorer l'offre de stationnement pour les cyclistes par l'installation accrue de supports à vélos;
- ☞ Accroître l'accessibilité au service d'autopartage;
- ☞ Effectuer les démarches visant à implanter le réseau de vélos en libre-service (BIXI);
- ☞ Analyser, à la lueur des études à venir du SIM, la pertinence d'un pont de service entre les quartiers de Wellington-de-l'Église et de L'Île-des-Sœurs.

Conclusion

La Politique de circulation et de stationnement de l'arrondissement de Verdun se veut un guide d'aide à la décision pour les différents intervenants, internes ou externes à l'arrondissement, appelés à se pencher sur ces dossiers et à convenir d'actions appropriées.

Tel qu'énoncé précédemment, cette Politique a été élaborée en ayant comme principale préoccupation la sécurité du citoyen au niveau de ses déplacements. Elle ne se veut pas un substitut au plan de transport développé par la Ville de Montréal mais plutôt un complément local adapté à la réalité de notre arrondissement.

Pour assurer son application concrète, la Politique est assortie d'un plan d'action triennal évolutif ainsi que de différentes normes et réglementations encadrant certains aspects de son contenu. Ce plan d'action inclut, et ce pour chacun des quatre grands axes élaborés dans la Politique, soit la sécurité routière, la circulation, le stationnement et les modes de transport alternatifs, des actions à mettre en œuvre et à réaliser, selon l'échéancier proposé. La mise en place de ces actions sera appuyée par l'élaboration de campagnes de sensibilisation ciblées ou par la réalisation d'outils de communication appropriés.

La Politique de circulation et de stationnement se voulant dynamique, elle évoluera selon les nouvelles réalités auxquelles l'arrondissement sera confronté au cours des prochaines années, le tout en respect des champs de compétence appropriés. L'arrondissement entend donc continuer d'être à l'écoute des citoyens et même de solliciter leur contribution pour améliorer la qualité du transport, tous modes confondus, sur son territoire.

Membres de la Commission des travaux publics et de la circulation

André Savard

Président de la Commission des travaux publics et de la circulation
Conseiller d'arrondissement, district de Desmarchais – Crawford
Arrondissement de Verdun

Paul Beaupré

Vice-président de la Commission des travaux publics et de la circulation
Conseiller d'arrondissement, district de Champlain – L'Île-des-Sœurs
Arrondissement de Verdun

Marc Touchette

Représentant du Conseil
Conseiller d'arrondissement, district de Champlain – L'Île-des-Sœurs
Arrondissement de Verdun

Denis Laplante

Policier
SPVM, PDQ 16

Nancy Chagnon

Policrière
SPVM, PDQ 16

Isabelle Dallaire

Policrière
SPVM, PDQ 16

Pierre Boutin, ing.

Directeur des travaux publics et Adjoint au directeur d'arrondissement
Arrondissement de Verdun

Martin Roberge, ing.

Chef de la division voirie et parcs, Arrondissement de Verdun

Jean Cardin, ing.

Chef de la division ingénierie, Arrondissement de Verdun

Marie-Ève Nadeau, M.Sc.

Agente technique en circulation et stationnement, Arrondissement de Verdun

Lexique

- ☞ **CPE**
Centre de la petite enfance
- ☞ **CTPC**
Commission des Travaux publics et de la circulation
- ☞ **MTQ**
Ministère des Transports du Québec
- ☞ **PDQ 16**
Poste de quartier 16 (SPVM)
- ☞ **SIM**
Service de sécurité incendie de Montréal.
- ☞ **SRRR**
Stationnement sur rue réservé aux résidents
- ☞ **STM**
Société de transport de Montréal
- ☞ **SPVM**
Service de police de la Ville de Montréal

ÉCOLES/SCHOOLS

- 1 Polyvalente Catholique AnglaiseB3
- 2 Académie Argyle.....B3
- 3 Centre d'informatique et d'administration de Verdun.....C3
- 4 Riverview.....C3
- 5 Notre-Dame-de-la-Garde.....C3
- 6 Centre Champlain.....B3
- 7 Chanoine Joseph-ThéorêtB4
- 8 Woodland.....C4
- 9 Notre-Dame-de-LourdesC4
- 10 Lévis-Sauvé.....B5
- 11 École Secondaire Mgr-Richard – Édifice Galt.....B4
- 12 Notre-Dame-des-Sept-Douleurs.....B5
- 13 Notre-Dame-de-la-PaixB6
- 14 École Secondaire Mgr-Richard – Édifice Rhéaume.....B6
- 15 Centre de formation professionnelle de Verdun.....B6
- 16 Île-des-Soeurs.....E6

ÉGLISES/CHURCHES

- 1 All Saints Church.....C1
- 2 Crawford Park United Church.....C1
- 3 Église Notre-Dame-de-la-Garde.....C3
- 4 St. Thomas More.....C3
- 5 Église Baptiste Évangélique de la GrâceC4
- 6 Verdun United ChurchC4
- 7 Église Notre-Dame-de-Lourdes.....C4
- 8 First Presbyterian Church.....C4
- 9 Église du Christ.....C4
- 10 Église Notre-Dame-Auxiliatrice.....B5
- 11 Église St. Willibrord.....C5
- 12 St. Clement's Church.....C5
- 13 Église Notre-Dame-des-Sept-Douleurs.....C5
- 14 Chalmers Church.....C5
- 15 Église Notre-Dame-de-la-Paix.....B6
- 16 Église Marguerite-Bourgeoys.....E6
- 17 Onward Gospel Church.....C5
- 18 Parish Saint Athanasius.....B6

SERVICES PUBLICS/ PUBLIC SERVICES

- Aréna Denis-SavardC6
- Ateliers municipaux.....A5
- Auditorium.....C6
- Belvédère.....D2
- Caserne de pompiers N° 66C5
- Caserne de pompiers N° 67D8
- Centre communautaire Elgar.....E6
- Centre communautaire Marcel-Giroux...B4
- Centre culturel.....C3
- CHSLD-Champlain.....C2
- CHSLD du Manoir-de-Verdun.....D4
- CLSC de VerdunB5
- École de cirque de Verdun.....D4
- Hôpital de Verdun.....C6
- Hôpital Douglas.....C2
- Mairie d'arrondissementB4
- Marina de Verdun.....D5

- Piscines municipales
- NatoriumD3
- Parc Arthur-Therrien.....C6
- Parc de la Fontaine.....D7
- Parc Elgar.....E6
- Piscine de l'école secondaire
- Mgr-RichardB6
- Piste de danseD2
- Poste de quartier N° 16.....B6
- Quais d'accès publicD3-D4
- Serres municipales.....D2
- Stationnement à étagesB5

