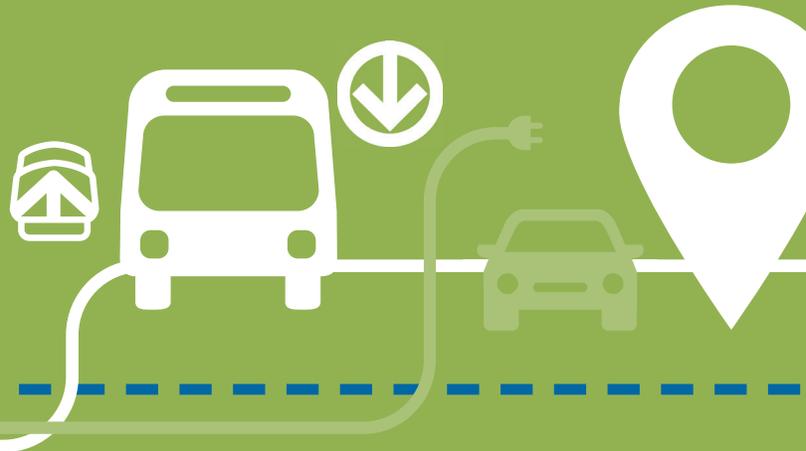


# PLAN LOCAL DE DÉPLACEMENTS D'AHUNTSIC-CARTIERVILLE





## Équipe de réalisation

### Comité technique

#### **Michel Bordeleau**

Gilles Côté

Stéphane Papineau

Andrés Alvarado

Abdellatif Outazgui

Jean-François Soulières

Marie Caron

Richard Blais

Nicolas Boulanger

Liane Morin

Marina Fressancourt

Guillaume Longchamps

Olivier Pouliot

#### **Chargé de projet, Ahuntsic-Cartierville**

Directeur Développement du territoire, Ahuntsic-Cartierville

Agent technique principal, Ahuntsic-Cartierville

Ingénieur en circulation, Ahuntsic-Cartierville

Ingénieur en circulation, Ahuntsic-Cartierville

Commissaire en développement économique, Ahuntsic-Cartierville

Conseillère en aménagement, Ahuntsic-Cartierville

Chef de division Urbanisme, permis et inspections, Ahuntsic-Cartierville

Conseiller en aménagement, Ahuntsic-Cartierville

Conseillère en planification, Ahuntsic-Cartierville

Conseillère en aménagement, Ville de Montréal

Conseiller en aménagement, Ville de Montréal

Conseiller en développement des réseaux, STM

### Équipe technique – AECOM

#### **Yves Dallaire**

Rozenn Aignel

Ariane Touchette-Lacasse

Sébastien Boudreau

Michèle Pilote

Romain Rieutort

Liette Dionne

#### **Directeur de projet**

Chargée de projet

Ingénieure de projet

Géomatique et cartographie

Géomatique et cartographie

Géomatique et cartographie

Soutien administratif

### Comités aviseurs

Comité de pilotage (élus et directeurs)

Comité de mobilité active (partenaires locaux en mobilité et aménagement)



## Table des matières

<b>Mot de la mairesse</b> .....	<b>1</b>
<b>Sommaire exécutif</b> .....	<b>3</b>
<b>1 Mise en contexte</b> .....	<b>5</b>
1.1 À propos de l'arrondissement.....	5
1.2 Contexte de planification.....	5
1.3 Démarche d'élaboration du PLD.....	6
1.4 Vision et objectifs locaux de transport.....	7
<b>2 Plan d'intervention</b> .....	<b>9</b>
<b>3 Fiches action</b> .....	<b>15</b>
3.1 Thématique 1 – Modes actifs.....	16
3.2 Thématique 2 – Transport collectif et usages partagés de l'automobile.....	39
3.3 Thématique 3 – Apaisement et partage de l'espace public.....	55
3.4 Thématique 4 – Stationnement et livraison.....	63
<b>4 Suivi du PLD</b> .....	<b>73</b>
4.1 Comités de suivi.....	73
4.2 Indicateurs de suivi.....	73
4.3 Reddition de comptes.....	76
<b>5 Plan triennal 2020-2022</b> .....	<b>77</b>

## Listes des figures

Figure 1-2 Grandes étapes d'élaboration du PLD.....	6
Figure 3-1 Espace urbain occupé par 60 usagers selon le mode de déplacement.....	56
Figure 3-2 Réaménagement convivial d'une intersection majeure.....	57

## Liste des tableaux

Tableau 1 Synthèse du PLD d'Achunsi-Cartierville.....	3
Tableau 2 Objectifs locaux de transport.....	8
Tableau 3 Plan d'intervention.....	11

## Liste des cartes

Carte 1 Améliorations du réseau piétonnier à étudier.....	21
Carte 2 Améliorations du réseau cyclable projetées à étudier.....	27
Carte 3 Offre projetée et proposée de transport en commun.....	45
Carte 4 Améliorations de l'offre de mobilité durable à étudier.....	53



## Mot de la mairesse

En adoptant son *Plan local de déplacements* (PLD), l'arrondissement d'Ahuntsic-Cartierville prend résolument le virage de la mobilité durable, l'apaisement de la circulation et la qualité des milieux de vie. Le PLD vise à réduire la dépendance à l'automobile des résidents de l'arrondissement et à réduire la circulation de transit en facilitant les déplacements à pied, à vélo, en transport collectif et en modes partagés.

L'adoption de ce PLD intervient au terme d'une démarche participative qui s'est échelonnée sur près de 18 mois. Des consultations, tenues en personne et en ligne, ont permis de faire clairement ressortir l'importance que la population d'Ahuntsic-Cartierville accorde à la sécurité des déplacements, à l'apaisement de la circulation, à l'amélioration des options et des conditions de transports actifs et collectifs ainsi qu'à la nécessité de poser des gestes concrets pour répondre à l'urgence climatique. Le *Plan local de déplacements* propose des mesures pour répondre à ces différents enjeux et signale l'engagement clair de l'équipe de l'arrondissement à les mettre en place.



Le PLD est structuré autour de 16 grandes orientations visant à favoriser les modes actifs, le transport collectif et les usages partagés de l'automobile, à assurer l'apaisement de la circulation et un meilleur partage de la rue et à optimiser le stationnement, les conditions de livraison et le transport de marchandises. Il comprend 39 fiches action qui identifient clairement les interventions prévues et leur localisation ainsi qu'un plan triennal 2020-2022 qui comprend plus de 70 mesures que l'arrondissement entend mettre en place de manière prioritaire. L'arrondissement s'engage de plus à rendre compte régulièrement des résultats du PLD et à en suivre les progrès avec un comité aviseur comprenant divers partenaires.

Ce document contribuera à la mise en œuvre, dans notre arrondissement, de l'approche Vision Zéro que la Ville de Montréal a adoptée afin de garantir la sécurité de tous les usagers de la route. Il contribuera aussi à l'atteinte des objectifs ambitieux de réduction des émissions gaz à effet de serre de l'actuelle administration montréalaise.

Le PLD s'inscrit directement dans les grands objectifs du *Plan stratégique de développement durable* que notre arrondissement a adopté en 2019. Ce Plan, qui oriente l'ensemble des activités et décisions de l'arrondissement, vise notamment à réduire les émissions de gaz à effet de serre et la dépendance aux énergies fossiles de notre collectivité et à développer et consolider des milieux de vie sécuritaires et à échelle humaine. Le PLD sera un outil de mise en œuvre important de ces objectifs.

L'élaboration du *Plan local de déplacements* a mobilisé plusieurs équipes de l'arrondissement, un grand nombre de partenaires et parties prenantes et de nombreux résidentes et résidents d'Ahuntsic-Cartierville. Je tiens à remercier sincèrement toutes les personnes qui y ont contribué.

Je nous lance, en terminant, le défi collectif de travailler activement à mettre en œuvre ce Plan qui, au cours des 10 prochaines années et au-delà, transformera notre mobilité et les quartiers de notre arrondissement!

A handwritten signature in black ink that reads "Emilie Thuillier". The script is fluid and cursive.

Émilie Thuillier  
Mairesse d'Ahuntsic-Cartierville



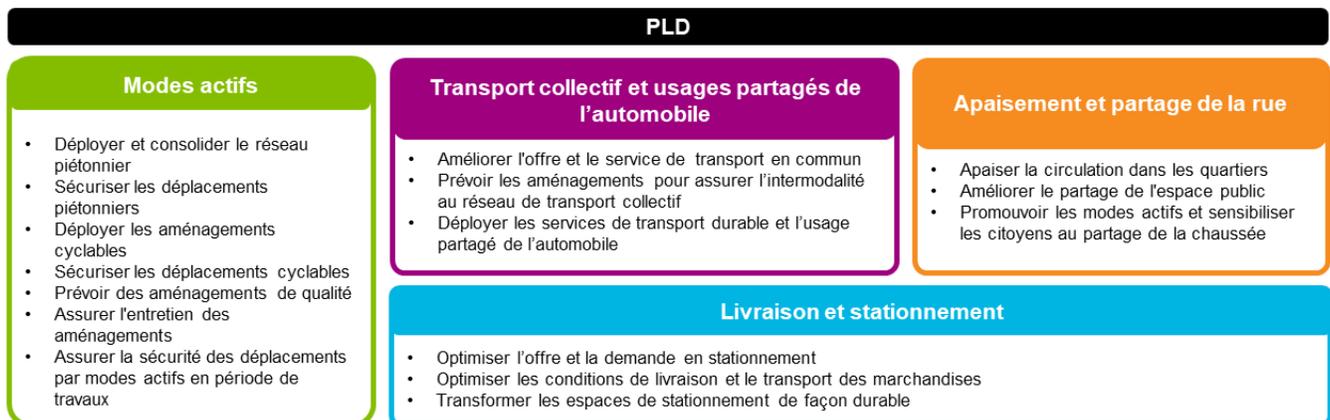
## Sommaire exécutif

Le *Plan local de déplacements* (PLD) de l'arrondissement d'Ahuhtsic-Cartierville s'inscrit dans une démarche découlant du *Plan de transport* de Montréal, qui invite les arrondissements à se doter d'une planification locale adaptée à leur milieu. Ultiment, la vision du *Plan de transport* mise sur la réduction de la dépendance à l'automobile, par l'amélioration des conditions de déplacements en transports collectif et actif.

À l'échelle locale, le PLD s'inscrit dans une démarche de planification et d'organisation du territoire, qui fait intervenir des enjeux d'aménagement, de développement durable et de mobilité. Le Plan est le fruit d'une démarche participative tout au long de laquelle ont collaboré différents comités aviseurs de l'Arrondissement. Les citoyens, employés et employeurs ont aussi été invités à se prononcer lors de plusieurs activités de consultation publique, qui ont permis de valider les enjeux vécus au quotidien et les actions à mettre en place pour les surmonter.

Le PLD constitue un outil de planification de la mobilité à l'échelle locale portant sur un horizon d'environ 10 ans. Il identifie les grandes orientations de l'Arrondissement, ainsi que les actions qu'il entend mettre en œuvre afin d'améliorer les conditions de déplacement sur le territoire, notamment en ce qui a trait à la sécurité, à l'accessibilité et à la convivialité. Le PLD représente un outil de réflexion permettant de mener à la mise en place de plans plus détaillés, de projets ou de réglementations portant sur des secteurs particuliers ou des modes de transport spécifiques. Le Tableau 1 synthétise les éléments clés du PLD et présente, pour chacune des thématiques visées, les orientations et les actions que l'Arrondissement entend mettre en œuvre.

**Tableau 1 Synthèse du PLD d'Ahuhtsic-Cartierville**



### Actions

- |  |  |
|--|--|
| <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Améliorer et compléter le réseau de trottoirs</li> <li>2. Améliorer l'accessibilité des piétons par l'ajout de liens et de traversées</li> <li>3. Sécuriser la traversée des intersections</li> <li>4. Améliorer la visibilité des piétons aux intersections</li> <li>5. Prévoir des corridors scolaires sécuritaires</li> <li>6. Bonifier le réseau cyclable</li> <li>7. Poursuivre le déploiement du service BIXI</li> <li>8. Fournir davantage de supports à vélos sur le territoire</li> <li>9. Assurer la présence et la visibilité de la signalisation cyclable</li> <li>10. Favoriser les aménagements cyclables de qualité et répondant aux meilleures pratiques</li> <li>11. Améliorer la sécurité sur les aménagements existants</li> <li>12. Intégrer les principes de l'accessibilité universelle</li> <li>13. Aménager l'espace public de façon conviviale et confortable</li> <li>14. Assurer l'entretien de la chaussée, de la signalisation et du marquage au sol</li> <li>15. Améliorer l'entretien hivernal des aménagements pour modes actifs</li> <li>16. Assurer le maintien de la mobilité pour les modes actifs en période de travaux</li> <li>17. Soutenir l'amélioration du réseau d'autobus sur le territoire</li> <li>18. Soutenir la bonification du service par autobus</li> <li>19. Appuyer l'implantation de mesures préférentielles pour bus (MPB)</li> <li>20. Encourager le déploiement des réseaux structurants de transport collectif</li> <li>21. Soutenir la bonification de l'information à l'usager</li> </ol> | <ol style="list-style-type: none"> <li>22. Améliorer l'accessibilité au transport en commun</li> <li>23. Soutenir l'implantation de pôles de mobilité</li> <li>24. Favoriser le déploiement des services de véhicules partagés</li> <li>25. Promouvoir les alternatives à l'automobile privée</li> <li>26. Accompagner le déploiement des modes de déplacement émergents</li> <li>27. Limiter le transit et les excès de vitesse</li> <li>28. Améliorer le partage de l'espace public au profit des modes actifs et collectifs</li> <li>29. Sécuriser les traversées de l'A-40 pour les usagers des modes actifs</li> <li>30. Soutenir et favoriser les programmes d'incitation aux modes actifs</li> <li>31. Sensibiliser au partage de la rue et faire la promotion des modes actifs</li> <li>32. Favoriser le partage des aires de stationnement</li> <li>33. Améliorer l'information aux usagers sur l'emplacement et la disponibilité du stationnement</li> <li>34. Utiliser le stationnement comme outil de gestion de la demande</li> <li>35. Assurer la compatibilité des zones de livraison avec les autres modes de déplacement</li> <li>36. Assurer le respect de la réglementation de camionnage</li> <li>37. Aménager les aires de stationnement de façon durable</li> <li>38. Favoriser le déploiement d'espaces réservés aux usages partagés de l'automobile</li> <li>39. Poursuivre l'implantation de nouvelles bornes de recharge pour les véhicules électriques</li> </ol> |
|--|--|



# 1 Mise en contexte

## 1.1 À propos de l'arrondissement

Situé au nord de l'île de Montréal, l'arrondissement d'Achuntsic-Cartierville partage ses frontières avec les arrondissements de Saint-Laurent, de Villeray–Saint-Michel–Parc-Extension, de Montréal-Nord et de Pierrefonds-Roxboro, en plus de la ville liée de Mont-Royal. Sa situation géographique en bordure de la rivière des Prairies lui confère aussi une proximité avec la ville de Laval. Au total, quatre ponts routiers et autoroutiers et un pont ferroviaire et cycliste relient l'arrondissement à Laval, ce qui fait du territoire une importante porte d'entrée vers l'île de Montréal.

Classé au 5<sup>e</sup> rang parmi les arrondissements les plus peuplés de Montréal, l'Arrondissement d'Achuntsic-Cartierville compte plus de 134 200<sup>1</sup> résidents, sur un territoire d'environ 24 km<sup>2</sup>. Il regroupe ainsi 7,9 % de la population, sur environ 6,5 % du territoire de la ville de Montréal. L'arrondissement compte près de 60 000 ménages, regroupant environ 32 900 familles.

## 1.2 Contexte de planification

En 2010, l'Arrondissement d'Achuntsic-Cartierville a adopté son **Plan de circulation locale**, qui définit des actions visant à améliorer la sécurité des différents usagers dans les rues locales. Plusieurs interventions ont été déployées, notamment l'aménagement de liens cyclables et piétonniers, et l'implantation de mesures d'apaisement de la circulation. Depuis 2010, les habitudes de déplacements des résidents et des travailleurs du territoire ont évolué. Le PLD s'inscrit donc à la suite de cette démarche, et vise à mettre à jour l'analyse des problématiques et des besoins, ainsi que la révision des projets, des priorités et des échéances.

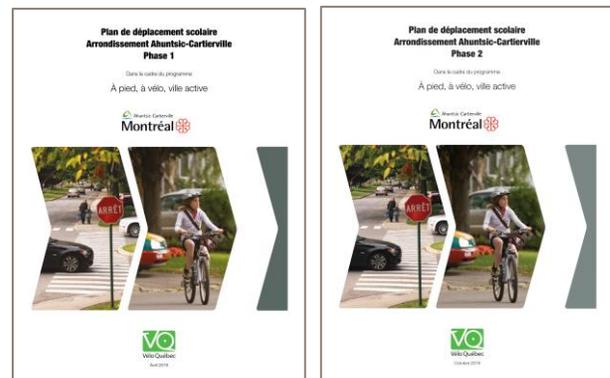
Par ailleurs, les réfections routières représentent une occasion de revoir la configuration géométrique des rues et le partage de la chaussée entre les besoins des différents modes de transport. Le PLD vise ainsi à évaluer les besoins et à identifier les lieux d'intervention permettant une optimisation des conditions et de la sécurité de tous les modes de déplacements.

Parallèlement à l'élaboration de son PLD, l'Arrondissement a adopté en 2019 un **Plan stratégique de développement durable 2019-2025** (PSDD), qui s'inscrit dans la démarche du *Plan Montréal durable 2016-2020* au sein de l'agglomération. Le PSDD vise à mieux intégrer le développement durable à tous les niveaux de l'arrondissement, et à concevoir des initiatives, et des outils visant à renforcer la participation de la population et des partenaires au développement durable de l'arrondissement. Par ailleurs, le *Plan local de déplacements* s'inscrit dans la vision durable de la Ville et de l'Arrondissement, compte tenu de l'étroit lien entre l'aménagement, le transport et le développement durable.

L'Arrondissement collabore aussi avec Vélo Québec, pour l'élaboration de **Plans de déplacements scolaires** (PDS), qui visent à établir la planification de la mobilité vers les écoles. La démarche permet d'identifier des recommandations qui touchent la Ville et l'Arrondissement, les écoles, les commissions scolaires, les parents et les services de police, afin de mettre en place une stratégie collaborative pour sécuriser les déplacements des élèves.



Plan stratégique de développement durable 2019-2025



Plans de déplacements scolaires – Phases 1 et 2

<sup>1</sup> Source : Statistique Canada (2016).

### 1.3 Démarche d'élaboration du PLD

L'élaboration du PLD a été réalisée en cinq grandes étapes présentées à la Figure 1-1. En plus des nombreuses consultations publiques, des réunions de travail ont été organisées tout au long de l'élaboration du Plan avec les différents comités aviseurs de l'Arrondissement. Ces rencontres ont permis de valider, à chaque grande étape, les orientations et objectifs, les enjeux et contraintes ainsi que les solutions.

**Figure 1-1** Grandes étapes d'élaboration du PLD



La Figure 1-1 met en lumière les étapes et les réflexions qui ont permis de concevoir le PLD. La définition des objectifs locaux de transport (Étape 2) a permis d'orienter l'élaboration du portrait-diagnostic et la recherche de solutions (Étape 3). L'identification de pistes de solution préliminaires a mené à l'identification de seize orientations, qui répondent aux objectifs locaux de transport (Étape 4). À cet effet, un même objectif peut être visé par plusieurs orientations.

Le plan d'intervention du PLD, présenté au chapitre 2, permet de faire le lien entre les orientations, les objectifs locaux et les actions. Les interventions préconisées dans le PLD résultent des pistes de solution préliminaires développées à l'étape du portrait-diagnostic. Elles permettent de répondre aux objectifs et ont été regroupées par grande orientation. Les actions mises de l'avant visent à résoudre les problématiques observées et attendues, tout en conservant une cohérence vis-à-vis des objectifs de l'Arrondissement.

## Consultations

Dans le cadre de l'élaboration de son PLD, l'Arrondissement d'Ahuntsic-Cartierville a tenu à impliquer activement les citoyens, les employés, les employeurs, et les représentants d'institutions et d'organismes locaux. Ces consultations ont été jugées essentielles, tout au long de la démarche d'élaboration du plan. Elles ont permis de rencontrer différents acteurs locaux afin de recueillir leurs perceptions et les problématiques particulières vécues lors de leurs déplacements dans l'arrondissement. La population et les acteurs locaux représentent les principaux utilisateurs des réseaux de l'arrondissement. Par la connaissance fine de ce qui se passe sur le territoire, ils ont apporté une contribution significative à l'identification des problèmes de mobilité.

Par ailleurs, la démarche participative a aussi permis d'assurer une visibilité de l'exercice de planification au sein de l'arrondissement et de susciter l'adhésion de la population au projet, par l'intégration de ses enjeux et ses propositions. Elle a permis d'échanger avec celle-ci sur les opportunités, les contraintes et les difficultés de réalisation de certaines interventions.

De nombreuses activités de consultation ont été tenues, dans le cadre de la démarche d'élaboration du PLD :

- Deux groupes de discussion et un sondage sur les habitudes de déplacements auprès des employés et employeurs;
- La mise en ligne d'une carte interactive sur les enjeux et problématiques de mobilité, et d'un sondage sur les habitudes de déplacements, sur la plateforme en ligne *Réalisons Montréal*;
- Deux soirées de consultations citoyennes portant sur le portrait-diagnostic, incluant des kiosques participatifs et des groupes de discussion;
- Deux soirées de consultations citoyennes, portant sur les pistes de solution et le plan d'intervention, incluant des kiosques participatifs et des groupes de discussion.

### 1.4 Vision et objectifs locaux de transport

L'Arrondissement d'Ahuntsic-Cartierville souhaite inciter et sensibiliser la population à utiliser les modes de déplacements durables. Il prévoit mettre en place les aménagements et infrastructures requis pour entraîner un transfert modal vers les modes actifs et collectifs, dans une vision de santé publique et de réduction des GES.

À cet effet, le 12 novembre 2018, le conseil d'arrondissement a adopté une déclaration d'urgence climatique, qui reconnaît le besoin de transitions rapides et d'envergure pour limiter le réchauffement climatique, notamment dans les domaines de l'aménagement du territoire, de l'énergie, du transport et de l'urbanisme. La lutte aux changements climatiques est ainsi une priorité qui transparaîtra dans le PLD et les autres documents de planification locale. L'Arrondissement prévoit aussi mettre en place des campagnes de communication et de sensibilisation visant l'adhésion de la population, des entreprises et des associations aux initiatives novatrices mises en place. L'adhésion des usagers et la modification des habitudes, notamment en ce qui a trait à la mobilité, sont tributaires de l'efficacité des mesures, notamment en ce qui concerne la rapidité et la fluidité des déplacements. L'Arrondissement peut compter sur sa densité de population et sur la mobilisation de ses citoyens pour l'adhésion et la participation des usagers à la stratégie mise en place. En conformité avec les objectifs du *Plan de transport*, l'Arrondissement s'est fixé des objectifs locaux de transport (Tableau 2), qui traduisent ses priorités en matière de mobilité. Ces objectifs constituent le fondement du PLD, puisqu'ils ont permis d'établir un diagnostic de transport en comparant les éléments du portrait aux situations souhaitées par l'Arrondissement.

Le PLD servira de guide pour améliorer et développer les interventions en matière de mobilité. L'amélioration des conditions de déplacement passe par des enjeux liés aux aménagements, à l'accessibilité, à la sécurité, à la qualité de vie, à la diversification des options de transport, à la mobilité active, à l'environnement et à l'économie.

**Tableau 2 Objectifs locaux de transport****Réseaux piétonnier et cyclable**

- Développer les aménagements en faveur des modes actifs (piétons et cyclistes) et des personnes à mobilité réduite
- Améliorer l'entretien du réseau piétonnier
- Améliorer la qualité de l'espace public pour les usagers des transports actifs
- Accroître la perméabilité des milieux de vie<sup>1</sup>
- Faciliter l'accès en transports actifs aux générateurs de déplacements (pôles d'emplois, établissements d'enseignement et de santé, commerces, équipements collectifs, parcs)
- Poursuivre le déploiement du réseau cyclable et en accentuer le maillage
- Favoriser le déploiement d'aménagements protégés et de qualité
- Développer le réseau quatre saisons (réseau blanc)
- Développer une culture du vélo

**Transport collectif**

- Soutenir la desserte et l'accessibilité du transport en commun
- Améliorer l'efficacité du transport en commun
- Désenclaver les quartiers et favoriser les déplacements en transport en commun au sein de l'arrondissement
- Favoriser l'intermodalité des modes de transport des personnes
- Améliorer les services alternatifs à l'automobile individuelle
- Promouvoir les alternatives à l'auto-solo et les modes de transport durables

**Circulation et sécurité**

- Améliorer le partage de la chaussée/Assurer une meilleure cohabitation entre piétons, cyclistes et automobilistes
- Augmenter la sécurité de tous les usagers et assurer la quiétude des milieux résidentiels
- Assurer la sécurité des usagers vulnérables face aux véhicules lourds
- Gérer la circulation aux entrées de ville

**Stationnement**

- Optimiser les espaces de stationnement existants
- Améliorer l'offre de stationnements quatre saisons pour les vélos
- Poursuivre le déploiement d'espaces réservés aux utilisations durables de l'automobile

**Véhicules émergents**

- Intégrer la venue de modes de transports émergents et de nouvelles tendances de déplacement

<sup>1</sup> Trame de rue assurant la connectivité et l'accessibilité des piétons, par des franchissements, des rues directes et des îlots de petite taille.

## 2 Plan d'intervention

Le *Plan d'intervention* est présenté au Tableau 3. Il est important de souligner que le présent plan est un outil guidant la prise de décision et que les actions qui y sont présentées ne sont pas immuables. Le *Plan* est basé sur les constats et problématiques actuels, provenant des différentes analyses et de la consultation des partenaires et des résidents, ainsi que sur les projets connus à ce jour. Il permet d'établir un cadre visant l'amélioration générale de la mobilité sur le territoire de l'arrondissement. Une réévaluation des besoins pourrait s'avérer nécessaire, avant la mise en œuvre, si celle-ci est réalisée à moyen ou à long terme, selon l'évolution du territoire (pôles d'emplois, développements résidentiels, etc.). Chaque action du *Plan* est détaillée au chapitre 3.



Tableau 3 Plan d'intervention

Thématique	Orientation	Réponse aux objectifs locaux de transport	# Action	Responsable(s)	Partenaire(s)	Échéancier	Coûts
Modes actifs	Déployer et consolider le réseau piétonnier	<ul style="list-style-type: none"> <li>Développer les aménagements en faveur des modes actifs (piétons) et des personnes à mobilité réduite</li> <li>Accroître la perméabilité des milieux de vie</li> <li>Faciliter l'accès en transports actifs aux générateurs de déplacements (pôles d'emplois, établissements d'enseignement et de santé, commerces, équipements collectifs, parcs)</li> </ul>	1 Améliorer et compléter le réseau de trottoirs	Arrondissement (local) Ville de Montréal (artériel)	Ville de Montréal Arrondissement	Moyen terme En continu	\$\$\$
			2 Améliorer l'accessibilité des piétons par l'ajout de liens et de traversées	Arrondissement Ville de Montréal	STM, CN, CP, entreprises, institutions	Moyen terme Long terme	\$\$\$
	Sécuriser les déplacements piétonniers	<ul style="list-style-type: none"> <li>Développer les aménagements en faveur des modes actifs (piétons) et des personnes à mobilité réduite</li> <li>Améliorer la qualité de l'espace public pour les usagers des transports actifs</li> </ul>	3 Sécuriser la traversée des intersections	Ville de Montréal	Arrondissement	Court terme Moyen terme Long terme	-\$\$\$\$
			4 Améliorer la visibilité des piétons aux intersections	Arrondissement	Ville de Montréal, Agence de mobilité durable	Court terme Moyen terme	-\$-\$
			5 Prévoir des corridors scolaires sécuritaires	Arrondissement	Ville de Montréal, Vélo Québec, écoles primaires, écoles secondaires, parents, SPVM	Court terme	-\$-\$
	Déployer les aménagements cyclables	<ul style="list-style-type: none"> <li>Accroître la perméabilité des milieux de vie</li> <li>Faciliter l'accès en transports actifs aux générateurs de déplacements (pôles d'emplois, établissements d'enseignement et de santé, commerces, équipements collectifs, parcs)</li> <li>Poursuivre le déploiement du réseau cyclable et en accentuer le maillage</li> <li>Favoriser le déploiement d'aménagements protégés et de qualité</li> <li>Développer une culture du vélo</li> <li>Améliorer l'offre de stationnements quatre saisons pour les vélos</li> </ul>	6 Bonifier le réseau cyclable	Arrondissement Ville de Montréal	Ville de Montréal, MÉAC, Ahuntcycle	Moyen terme En continu	\$\$-\$\$\$
			7 Poursuivre le déploiement du service BIXI	BIXI Montréal	Arrondissement, Ville de Montréal	En continu	\$
			8 Fournir davantage de supports à vélos sur le territoire	Arrondissement	Ville de Montréal, STM, ARTM	Court terme En continu	\$
			9 Assurer la présence et la visibilité de la signalisation cyclable	Ville de Montréal Arrondissement	s.o.	Court terme En continu	\$
	Sécuriser les déplacements cyclables	<ul style="list-style-type: none"> <li>Favoriser le déploiement d'aménagements protégés et de qualité</li> <li>Développer une culture du vélo</li> </ul>	10 Favoriser les aménagements cyclables de qualité et répondant aux meilleures pratiques	Ville de Montréal	Arrondissement, Vélo Québec, MÉAC, Ahuntcycle	Moyen terme En continu	\$\$
			11 Améliorer la sécurité sur les aménagements existants	Arrondissement	Ville de Montréal, Vélo Québec,	Court terme	\$
	Prévoir des aménagements de qualité	<ul style="list-style-type: none"> <li>Développer les aménagements en faveur des modes actifs (piétons) et des personnes à mobilité réduite</li> <li>Améliorer la qualité de l'espace public pour les usagers des transports actifs</li> <li>Accroître la perméabilité des milieux de vie</li> <li>Favoriser le déploiement d'aménagements protégés et de qualité</li> </ul>	12 Intégrer les principes de l'accessibilité universelle	Arrondissement Ville de Montréal	Ville de Montréal, Canadien Pacifique	Moyen terme Long terme	\$\$-\$\$\$
			13 Aménager l'espace public de façon conviviale et confortable	Arrondissement Ville de Montréal	Ville en vert	Court terme Moyen terme	\$\$
	Assurer l'entretien des aménagements	<ul style="list-style-type: none"> <li>Améliorer l'entretien du réseau piétonnier</li> <li>Développer le réseau quatre saisons (réseau blanc)</li> <li>Développer une culture du vélo</li> </ul>	14 Assurer l'entretien de la chaussée, de la signalisation et du marquage au sol	Arrondissement	Ville de Montréal	Court terme En continu	-\$-\$
			15 Améliorer l'entretien hivernal des aménagements pour modes actifs	Ville de Montréal Arrondissement	Opérateurs de déneigement, STM	Court terme En continu	\$
	Assurer la sécurité des déplacements par modes actifs en période de travaux	<ul style="list-style-type: none"> <li>Développer les aménagements en faveur des modes actifs (piétons) et des personnes à mobilité réduite</li> <li>Améliorer la qualité de l'espace public pour les usagers des transports actifs</li> <li>Faciliter l'accès en transports actifs aux générateurs de déplacements (pôles d'emplois, établissements d'enseignement et de santé, commerces, équipements collectifs, parcs)</li> <li>Favoriser le déploiement d'aménagements protégés et de qualité</li> </ul>	16 Assurer le maintien de la mobilité pour les modes actifs en période de travaux	Ville de Montréal Arrondissement STM	Entrepreneurs	En continu	\$



Tableau 3 Plan d'intervention (suite)

Thématique	Orientation	Réponse aux objectifs locaux de transport	# Action	Responsable(s)	Partenaire(s)	Échéancier	Coûts	
Transport collectif et usages partagés de l'automobile	Améliorer l'offre et le service de transport en commun	<ul style="list-style-type: none"> <li>Soutenir la desserte et l'accessibilité du transport en commun</li> <li>Améliorer l'efficacité du transport en commun</li> <li>Désenclaver les quartiers et favoriser les déplacements en transport en commun au sein de l'arrondissement</li> </ul>	17 Soutenir l'amélioration du réseau d'autobus sur le territoire	STM	Arrondissement, ARTM, Ville de Montréal, STL	Moyen terme En continu	\$\$	
			18 Soutenir la bonification du service par autobus	STM	Arrondissement, Ville de Montréal	Court terme Moyen terme	\$\$	
			19 Appuyer l'implantation de mesures préférentielles pour bus (MPB)	STM	Arrondissement, Ville de Montréal, ARTM	Moyen terme Long terme	\$\$	
			20 Encourager le déploiement des réseaux structurants de transport collectif	Arrondissement	STM, ARTM, exo, CDPQ	Moyen terme Long terme	\$\$-\$\$\$	
			21 Soutenir la bonification de l'information à l'utilisateur	STM	Arrondissement, ARTM, Ville de Montréal	Court terme En continu	\$\$	
	Prévoir les aménagements pour assurer l'intermodalité au réseau de transport collectif	<ul style="list-style-type: none"> <li>Soutenir la desserte et l'accessibilité du transport en commun</li> <li>Favoriser l'intermodalité des modes de transport de personnes</li> </ul>	22 Améliorer l'accessibilité au transport en commun	STM ARTM	Ville de Montréal, Arrondissement, exo, CDPQ	Court terme Moyen terme En continu	\$\$-\$\$\$	
			23 Soutenir l'implantation de pôles de mobilité	Ville de Montréal	Arrondissement, ARTM, exo, STM, Communauto, car2go, BIXI, Bureau du taxi de Montréal	Court terme Moyen terme	\$\$	
	Déployer les services de transport durable et l'usage partagé de l'automobile	<ul style="list-style-type: none"> <li>Améliorer les services alternatifs à l'automobile individuelle</li> <li>Promouvoir les alternatives à l'auto-solo et les modes de transport durables</li> <li>Intégrer la venue de transports émergents et de nouvelles tendances de déplacement</li> </ul>	24 Favoriser le déploiement des services de véhicules partagés	Communauto, car2go	Ville de Montréal, Arrondissement	Court terme Moyen terme	\$\$-\$\$	
			25 Promouvoir les alternatives à l'automobile privée	Arrondissement	Ville de Montréal, MOBA, Organismes de solidarité et de	Court terme Moyen terme	\$	
26 Accompagner le déploiement des modes de déplacement émergents			Ville de Montréal	Arrondissement, SAAQ, MTQ, SPVM	En continu	\$		
Apaisement et partage de la rue	Apaiser la circulation dans les quartiers	<ul style="list-style-type: none"> <li>Augmenter la sécurité de tous les usagers et assurer la quiétude des milieux résidentiels</li> <li>Gérer la circulation aux entrées de ville</li> </ul>	27 Limiter le transit et les excès de vitesse	Arrondissement	Ville de Montréal, SPVM	Court terme En continu	\$\$	
	Améliorer le partage de l'espace public	<ul style="list-style-type: none"> <li>Améliorer la qualité de l'espace public pour les usagers des transports actifs</li> <li>Améliorer le partage de la chaussée/Assurer une meilleure cohabitation entre piétons, cyclistes et automobilistes</li> </ul>	28 Améliorer le partage de l'espace public au profit des modes actifs et collectifs	Arrondissement	Ville de Montréal	Moyen terme En continu	\$\$-\$\$\$	
			29 Sécuriser les traversées de l'A-40 pour les usagers des modes actifs	Arrondissement Ville de Montréal	Arrondissement de Villeray-Saint-Michel-Parc-Extension, Ville Mont-Royal, MTQ, Promoteurs	Moyen terme Long terme	\$\$\$	
	Promouvoir les modes actifs et sensibiliser les citoyens au partage de la chaussée	<ul style="list-style-type: none"> <li>Améliorer le partage de la chaussée/Assurer une meilleure cohabitation entre piétons, cyclistes et automobilistes</li> <li>Augmenter la sécurité de tous les usagers et assurer la quiétude des milieux résidentiels</li> </ul>	30 Soutenir et favoriser les programmes d'incitation aux modes actifs	Vélo Québec, Piétons Québec, MOBA, Commissions scolaires, écoles, employeurs, Ville de Montréal	Arrondissement	Arrondissement	Court terme	\$\$-\$\$
			31 Sensibiliser au partage de la rue et faire la promotion des modes actifs	Arrondissement	SAAQ, SPVM, Ville de Montréal, MOBA, Vélo Québec, Piétons Québec	En continu	\$	
Livraison et stationnement	Optimiser l'offre et la demande en stationnement	<ul style="list-style-type: none"> <li>Optimiser les espaces de stationnement existants</li> <li>Améliorer le partage de la chaussée/Assurer une meilleure cohabitation entre piétons, cyclistes et automobilistes</li> </ul>	32 Favoriser le partage des aires de stationnement	Arrondissement	Ville de Montréal, promoteurs immobiliers	Moyen terme	\$	
			33 Améliorer l'information aux usagers sur l'emplacement et la disponibilité du stationnement	Ville de Montréal (Agence de mobilité durable)	Arrondissement	Long terme	\$\$	
			34 Utiliser le stationnement comme outil de gestion de la demande	Ville de Montréal Arrondissement	Arrondissement, Ville de Montréal, SDC	Moyen terme	\$\$	
	Optimiser les conditions de livraison et le transport des marchandises	<ul style="list-style-type: none"> <li>Assurer la sécurité des usagers vulnérables face aux véhicules lourds</li> </ul>	35 Assurer la compatibilité des zones de livraison avec les autres modes de déplacement	Arrondissement	Ville de Montréal, Agence de mobilité durable, SPVM, entreprises de camionnage, SDC	Court terme Moyen terme Long terme	\$\$-\$\$\$	
			36 Assurer le respect de la réglementation de camionnage	Arrondissement	Ville de Montréal, SPVM, entreprises de camionnage, SDC	Moyen terme	\$\$-\$\$	
	Transformer les espaces de stationnement de façon durable	<ul style="list-style-type: none"> <li>Développer les aménagements en faveur des modes actifs (piétons) et des personnes à mobilité réduite</li> <li>Faciliter l'accès en transports actifs aux générateurs de déplacements (pôles d'emplois, établissements d'enseignement et de santé, commerces, équipements collectifs, parcs)</li> <li>Poursuivre le déploiement d'espaces réservés aux utilisations durables de l'automobile</li> </ul>	37 Aménager les aires de stationnement de façon durable	Arrondissement	Ville de Montréal, ARTM, CRE-Montréal, promoteurs, propriétaires de stationnements	Court terme Moyen terme	\$\$-\$\$	
			38 Favoriser le déploiement d'espaces réservés aux usages partagés de l'automobile	Arrondissement	Ville de Montréal, SDC	Court terme Moyen terme	\$\$-\$\$	
39 Poursuivre l'implantation de nouvelles bornes de recharge pour les véhicules électriques			Ville de Montréal	Arrondissement, Le Circuit électrique/Hydro-Québec	En continu	\$\$-\$\$\$		



### 3 Fiches action

Le présent chapitre regroupe les principales actions prévues dans le cadre du *Plan local de déplacements* (PLD), présentées sous forme de fiches détaillées.

Pour chaque action, la fiche détaillée précise :

- la localisation prioritaire de l'intervention : les endroits identifiés sont proposés ou souhaités. À ce stade, aucune étude détaillée n'a été réalisée dans le cadre de l'élaboration du PLD, afin de valider leur faisabilité. Des études subséquentes devront être réalisées par l'Arrondissement avant leur mise en œuvre, le cas échéant;
- le responsable de la mise en œuvre et ses partenaires;
- l'échéancier de réalisation :
  - court terme (0-5 ans);
  - moyen terme (5-10 ans);
  - long terme (10 ans et plus);
  - en continu;
- l'estimation qualitative des coûts (\$, \$\$ ou \$\$\$).

## 3.1 Thématique 1 – Modes actifs

L'Arrondissement d'Ahuntnsic-Cartierville prévoit améliorer ses réseaux piétonnier et cyclable afin d'encourager les déplacements à pied et à vélo au quotidien, d'améliorer la santé des résidents et de favoriser les activités sportives extérieures. Les bonifications passent par le déploiement d'aménagements et la sécurisation des aménagements existants, de façon à prévoir un maillage efficace et offrir un réseau adapté aux besoins de l'ensemble des usagers actifs. L'amélioration des conditions de déplacements touche aussi la convivialité et le confort des réseaux actifs.

Suite à l'adoption de la **Déclaration d'urgence climatique**, en novembre 2018, l'Arrondissement reconnaît le besoin d'agir rapidement et considérablement sur l'aménagement du territoire, l'urbanisme et les transports, afin de lutter contre les changements climatiques. La majorité des émissions de gaz à effet de serre (GES) proviennent des activités de transport des personnes et des marchandises. Dans un contexte de mobilité et d'aménagement durables du territoire, cette lutte passe par la mise en œuvre d'initiatives de réduction des émissions de GES, notamment la promotion et la valorisation des modes actifs.

L'Arrondissement mise prioritairement sur la **sécurisation des déplacements par modes actifs**, en accord avec la *Vision Zéro* de la Ville de Montréal. La marche est à la base de toute chaîne de déplacement et présente des enjeux au quotidien, ce qui traduit l'importance de valoriser ce mode, et d'assurer la place du piéton et sa protection dans l'environnement urbain.

Le concept d'**accessibilité universelle** est de première importance dans le cadre du déploiement des réseaux de mobilité active. Le PLD soutient le développement des aménagements en faveur de l'ensemble des clientèles afin que les pôles d'activité soient accessibles de façon sécuritaire pour tous.

L'Arrondissement souhaite ainsi adapter ses réseaux actifs aux **meilleures pratiques**, afin d'assurer la qualité de l'espace public, et d'en faire un milieu de vie convivial et sécuritaire pour tous. L'amélioration des aménagements actifs et de l'espace urbain, notamment par le verdissement des cheminements, s'inscrit aussi dans la lutte aux îlots de chaleur menée par l'Arrondissement.

Pour encourager l'utilisation des modes actifs au sein du territoire, les aménagements doivent être conçus en accord avec les principes de **mobilité durable** et être entretenus de façon à ce qu'ils soient **praticables et sécuritaires à l'année**.

La mise en place d'un **Réseau express vélo (REV)** à Montréal prévoit l'aménagement de liens cyclables structurants et sécuritaires sur l'ensemble du territoire montréalais. Le REV comprendra des infrastructures cyclables de grande capacité, conviviales, attrayantes et accessibles à l'année. Il représentera le réseau structurant à l'échelle de la Ville, sur lequel se grefferont les réseaux cyclables locaux. L'arrondissement d'Ahuntnsic-Cartierville bénéficiera, dans un premier temps, de l'axe structurant Berri/Lajeunesse, qui le reliera au centre-ville. Dans un second temps, l'axe Henri-Bourassa viendra compléter le REV. Le REV, l'axe cyclable Christophe-Colomb et la Route verte formeront ainsi le maillage principal du réseau cyclable sur lequel se connectera le réseau local.

L'aménagement de liens de qualité et le maillage efficace du réseau cyclable contribueront par ailleurs à créer une réelle **culture vélo** au sein du territoire.

Le portrait-diagnostic a permis d'identifier certaines lacunes quant aux réseaux et aménagements pour modes actifs. Les actions proposées visent notamment à assurer la sécurité et le sentiment de sécurité des usagers vulnérables, à augmenter le confort et la qualité des aménagements, et à favoriser l'accessibilité par modes actifs à l'ensemble du territoire.

Les grandes orientations du PLD pour l'amélioration des réseaux actifs sont les suivantes :

- Déployer et consolider le réseau piétonnier;
- Sécuriser les déplacements piétonniers;
- Déployer les aménagements cyclables;
- Sécuriser les déplacements cyclables;

- Prévoir des aménagements de qualité;
- Assurer l'entretien des aménagements;
- Assurer la sécurité des déplacements par modes actifs en période de travaux.



## Action 1

# Améliorer et compléter le réseau de trottoirs

### Orientation

Déployer et consolider le réseau piétonnier

### Mise en contexte

Le réseau piétonnier de l'arrondissement compte généralement des trottoirs d'une largeur inférieure à 1,8 mètre, alors que celle-ci est considérée minimale pour que deux personnes en fauteuil roulant puissent se croiser. Bien que l'arrondissement compte des trottoirs sur la majorité des axes, certains secteurs en sont dépourvus, ce qui représente un enjeu pour la mobilité et la sécurité piétonne.

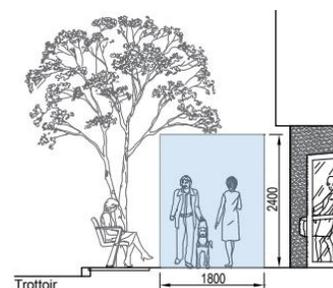
### Interventions

Cette mesure vise à compléter le réseau piétonnier et à en améliorer les infrastructures pour accroître l'espace urbain alloué aux piétons. Plus précisément, elle implique de :

- Compléter le réseau de trottoirs, plus prioritairement sur les artères à fort achalandage (boulevards Gouin Ouest et Laurentien);
- Améliorer les infrastructures du réseau piétonnier existant :
  - Prévoir des trottoirs assez larges pour assurer des corridors de marche d'une largeur minimale de 1,8 mètre pour tout nouvel aménagement, selon le positionnement du mobilier et des équipements;
  - Prévoir des trottoirs d'une largeur de plus de 2,4 mètres sur les axes à fort achalandage piétonnier, particulièrement près des principaux pôles générateurs de déplacements;

- Libérer les corridors de marche de tout obstacle (signalisation, mobilier, équipements, arbres, etc.), sur une largeur d'au moins 1,8 mètre ;
- Éloigner les corridors de marche de la circulation par la création de zones tampons (mobilier, verdissement, aménagement cyclable, etc.).

Les améliorations prévues au réseau piétonnier sont présentées à la Carte 1.



Source : Ville de Montréal, *Guide d'aménagement des rues de Montréal, Fascicule 5 – Aménagements piétons universellement accessibles*

### Localisation

- Améliorer la qualité et la convivialité des cheminements entre la station Crémazie et le Collège Ahuntsic, entre le métro Sauvé et la gare du même nom, et entre les pavillons de l'école Sophie-Barat
- Élargir les trottoirs sur les artères principales : Crémazie, Henri-Bourassa (autour du métro), de l'Acadie, Saint-Laurent, Saint-Hubert (côté ouest), Papineau, Gouin, Christophe-Colomb, Sauvé, Fleury, De Salaberry, Dudemaine Grenet, Émile-Journault, de Louvain, Meilleur, du Bois-de-Boulogne, etc.
- Aménager des trottoirs sur le boulevard Gouin Ouest (desserte du Collège Sainte-Marcelline et du parc de la Merci), le boulevard Laurentien, le boulevard de l'Acadie (desserte du parc de Bordeaux), l'avenue Jean-Bourdon et l'avenue Marcellin-Wilson (accès au parc Marcellin-Wilson)
- Assurer le dégagement des corridors de marche sur l'ensemble des trottoirs, notamment sur les axes O'Brien, Lajeunesse, Chabanel (côté sud), Émile-Journault, etc.



### Intervenants

**Responsables :** Arrondissement (réseau local) ou Ville de Montréal (réseau artériel)

**Partenaires :** Ville de Montréal et Arrondissement



### Échéancier de réalisation

**Court terme**  
**Moyen terme**  
Long terme  
**En continu**



### Coûts

\$  
\$\$  
\$\$\$



## Action 2

# Améliorer l'accessibilité des piétons par l'ajout de liens et de traversées

### Orientation

Déployer et consolider le réseau piétonnier

### Mise en contexte

L'arrondissement comprend plusieurs barrières physiques (axes routiers d'envergure, voies ferrées, grands terrains infranchissables, etc.), qui limitent grandement les déplacements actifs. L'absence de liens piétons et le manque d'accessibilité peut décourager l'utilisation de la marche pour plusieurs déplacements internes ou de courte distance.

### Interventions

Cette mesure vise à consolider le réseau piétonnier afin :

- D'offrir des itinéraires plus courts aux piétons, compte tenu de leur vitesse de déplacement limitée et de l'utilisation de leur propre énergie;
- De désenclaver les quartiers en améliorant le maillage des réseaux actifs;
- D'inciter à l'utilisation de la marche.

De nouveaux liens piétonniers ainsi que des traversées piétonnières vers les générateurs de déplacements devraient être aménagés. De façon générale, les liens piétonniers devraient être planifiés selon le plus court chemin. Les **nouveaux liens** à évaluer pour améliorer l'accessibilité des modes actifs regroupent notamment :

- Le franchissement des voies du Canadien Pacifique (CP);
- Le franchissement des voies du Canadien National (CN) traversant l'arrondissement ;

- Les cheminements piétonniers et cyclables à travers les aires de stationnements hors-rue (*Voir Action 37*);
- les sentiers piétonniers rectilignes à travers les grands terrains, permettant d'améliorer l'efficacité des déplacements utilitaires.

En complément, des **traversées piétonnières directes** devraient être aménagées aux intersections. L'Arrondissement pourra :

- Implanter des traversées piétonnières aux quatre approches des intersections à feux et revoir la programmation, au besoin;
- Prévoir l'implantation de traverses piétonnes au plus proche des portes d'entrées des générateurs de déplacements.

Les améliorations prévues au réseau piétonnier sont présentées à la Carte 1.

### Localisation

- Implantation d'une traversée sécuritaire de la rue de Salaberry, dans le cadre du réaménagement lié à la fermeture de la bretelle de l'autoroute 15 (A-15)
- Ajout de nouvelles traverses vers les accès des écoles (voir Action 5), les parcs et les générateurs de déplacements
- Étude de nouveaux franchissements pour modes actifs :
  - **Au niveau des voies ferrées** : entre les rues Meilleur et Saint-Laurent (par exemple en prolongeant l'avenue de l'Esplanade); entre les rues Lajeunesse et Saint-Hubert; dans l'axe de la rue Legendre, vers le Marché Central; ajout d'un escalier vers la gare Chabanel, du côté sud de la rue Chabanel, au niveau du Marché Central; ajout d'un escalier vers le boulevard Henri-Bourassa, au niveau de la gare Bois-de-Boulogne; assurer le passage par modes actifs au niveau des gares REM Bois-Franc et Du Ruisseau
  - **Entre l'arrondissement et Laval** : pont Papineau (liens piétons et cyclistes)
  - **Dans les grands terrains non franchissables** : Hôpital du Sacré-Cœur-de-Montréal, entre les rues Grenet et Saint-Évariste; au niveau du parc Henri-Julien et du centre de transport de la STM



### Intervenants

**Responsables** : Arrondissement et Ville de Montréal

**Partenaires** : STM, CN, CP, entreprises et institutions



### Échéancier de réalisation

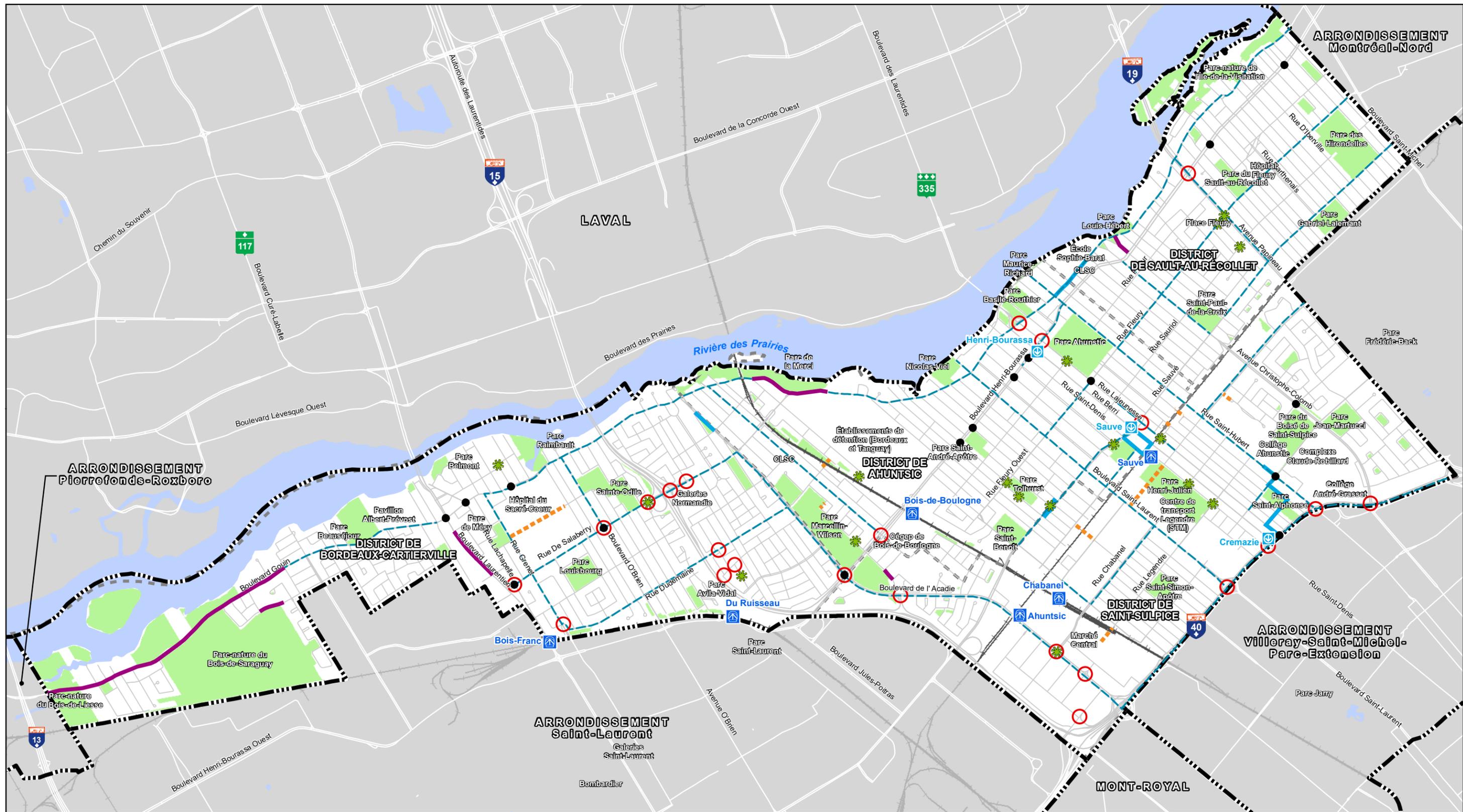
Court terme  
**Moyen terme**  
 Long terme  
 En continu



### Coûts

\$  
 \$\$  
**\$\$\$**

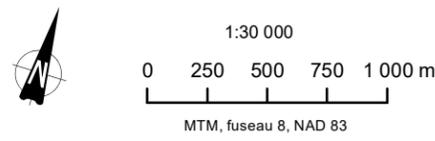




- Légende**
- Limite d'arrondissement
  - - - District électoral
  - Chemin de fer
  - 🚉 Gare de train
  - 🚇 Station de métro
  - 🌳 Parc ou espace vert

- Améliorations à l'étude ou à étudier**
- Ajout de trottoir
  - Franchissement
  - Élargissement des trottoirs (> 1,8 m)
  - Amélioration du cheminement piétonnier

- 🌳 Mise en place d'une traverse piétonnière (à étudier)
- ⊗ Réaménagement de l'intersection (à étudier)
- Ajout d'un feu piéton ou allongement du temps de traverse (à étudier)



Source:  
- Utilisation du sol (© Communauté Métropolitaine de Montréal, 2016)

Montréal

Plan local de déplacements -  
Arrondissement d'Ahuntsic-Cartierville

**Carte 1 Améliorations du réseau piétonnier  
à étudier**

Décembre 2019

**AECOM**





### Action 3

## Sécuriser la traversée des intersections

#### Orientation

Sécuriser les déplacements piétonniers

#### Mise en contexte

Le franchissement des intersections peut être difficile pour certains usagers plus vulnérables, notamment lorsque les traversées ne sont pas protégées, lorsque les aménagements n'assurent pas une bonne visibilité des piétons ou lorsque les aménagements ne permettent pas la traversée des intersections de façon sécuritaire (temps trop courts, absence de refuges, etc.).

#### Interventions

Cette mesure vise à inciter la traversée des piétons aux intersections et à sécuriser leurs déplacements. Plusieurs interventions sont identifiées :

- **Implantation de traversées piétonnières sécuritaires :**
  - Prévoir le marquage systématique des passages pour piétons aux intersections signalisées (arrêts et feux);
  - Prioriser le marquage de larges bandes transversales (marquage par blocs) plutôt que de bandes parallèles pour améliorer la visibilité des passages pour piétons, particulièrement aux abords des écoles;
  - Évaluer l'implantation de traverses piétonnes ou d'intersections surélevées.
- **Intégration de feux pour piétons à décompte numérique :** dans le cadre de la mise aux normes, poursuivre l'implantation de têtes de feux pour piétons à décompte numérique incluant une protection piétonne lorsque nécessaire, pour faciliter et sécuriser la traversée des piétons.

- **Réaménagement des intersections pour éliminer les îlots déviateurs :** ces îlots sont conçus pour favoriser la fluidité routière des virages à droite, et favoriser une vitesse de virage plus élevée. Ils représentent un enjeu de sécurité pour les piétons, d'autant plus qu'ils allongent les distances à parcourir et complexifient les itinéraires de ceux-ci (plusieurs traversées consécutives). Les îlots de virage à droite gérés par des « cédez-le-passage » ou des panneaux d'arrêts devraient être traités en priorité.
- **Diminution des conflits pour les usagers vulnérables :** protection des phases piétonnes, afin de limiter les conflits avec les manœuvres de virage des véhicules routiers (avance protégée), intégration de feux sonores, etc. (*Voir Action 12*).
- **Adaptation de la programmation des feux piétons à la clientèle desservie :** augmentation des temps de traversée par l'utilisation d'une vitesse de marche inférieure de 0,9 à 1 m/s aux intersections empruntées par les usagers plus vulnérables.
- **Ajout de refuges pour piétons à mi-traverse :** des refuges sécuritaires protégés devraient être aménagés sur les artères où le nombre de voies à franchir par les piétons est de six ou plus (sans réduction du temps de traverse).

#### Localisation

- Réaménagement des intersections avec îlots déviateurs (Lajeunesse/Gouin, Henri-Bourassa/de l'Acadie, Crémazie/Saint-Hubert, De Salaberry/De Poutrincourt, Lajeunesse/Sauvé, etc.)
- Augmentation des temps de feux piétons par la révision des vitesses de marche aux intersections des artères (Crémazie, de l'Acadie, Henri-Bourassa, Gouin, Saint-Hubert, Christophe-Colomb, Lajeunesse, etc.), en priorité sur le boulevard Henri-Bourassa
- Ajout de refuges piétons sur les larges artères munies d'un terre-plein central (Henri-Bourassa, de l'Acadie, Papineau, Christophe-Colomb, etc.) ainsi que celles identifiées dans les **Plans de déplacement scolaire (PDS)**



Intervenants

Responsable : Ville de Montréal

Partenaire : Arrondissement



Échéancier de réalisation

Court terme  
Moyen terme  
Long terme  
En continu



Coûts

\$  
\$\$  
\$\$\$



## Action 4

# Améliorer la visibilité des piétons aux intersections

### Orientation

Sécuriser les déplacements piétonniers

### Mise en contexte

La mauvaise visibilité des traversées piétonnières et des piétons aux intersections représente un enjeu pour leur sécurité lors de leurs déplacements. La présence d'obstacles dans le champ visuel des conducteurs ou l'effacement du marquage des traverses suffisent à diminuer la visibilité des piétons et nuire à leur sécurité.

### Interventions

Cette mesure prévoit l'amélioration de la sécurité des piétons par une augmentation de leur visibilité aux intersections. Plusieurs aménagements permettent de sécuriser les intersections :

- Aménagements géométriques** : surélévation de la traverse ou de l'intersection, implantation d'un refuge pour piéton à mi-traverse, aménagement d'une saillie de trottoir, réduction du rayon de courbure du trottoir (limite les vitesses de virage et améliore l'attention du conducteur), etc.



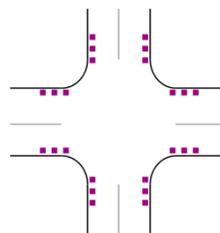
Source : NACTO. Intersection surélevée

- Marquage** : marquage en bloc (larges bandes transversales) plutôt que de lignes parallèles délimitant le corridor piéton, marquage distinctif coloré et/ou texturé, etc.



- Dégagement des intersections** : recul des lignes d'arrêt, diminution des longueurs de traversées par l'aménagement de saillies de trottoir, interdiction de stationnement aux abords des intersections, etc.
- Signalisation lumineuse des passages piétonniers** : implantation de panneaux avec signaux clignotants aux traversées à mi-tronçon.
- Éclairage des traverses** (Voir Action 13)

Le Code de la sécurité routière (CSR) interdit l'immobilisation d'un véhicule à moins de 5 mètres d'une intersection, afin d'améliorer la visibilité aux intersections. Plusieurs interventions permettent sa mise en application :



- ajout de marquage ou de signalisation en bordure;
- réaménagement permanent des places de stationnement aux abords des intersections (saillies de trottoir, bacs de plantation, supports à vélos, etc.).

Le déplacement des espaces de stationnement réglementés situés dans la zone de dégagement de 5 mètres (parcomètres, places pour mobilité réduite, débarcadères, zones de livraison, etc.) devrait être réalisé en priorité.

### Localisation

- Abords des parcs et des écoles, prioritairement des établissements d'enseignement primaire
- Abords des institutions de santé et de service : résidences et CHSLD, CLSC, centres communautaires, YMCA
- Retrait des places de stationnement tarifé aux abords des intersections (axes Chabanel, Saint-Laurent, Fleury et leurs abords)



Intervenants

Responsable : Arrondissement

Partenaires : Ville de Montréal et Agence de mobilité durable



Échéancier de réalisation

Court terme  
Moyen terme  
Long terme  
En continu



Coûts

\$  
\$\$  
\$\$\$



## Action 5

# Prévoir des corridors scolaires sécuritaires

### Orientation

Sécuriser les déplacements piétonniers

### Mise en contexte

L'Arrondissement travaille actuellement avec Vélo Québec dans le cadre de l'élaboration de *Plans de déplacement scolaire* (PDS) pour l'ensemble des établissements d'enseignement primaire du territoire. En fonction de la qualité des corridors scolaires et de la provenance des enfants et de leurs habitudes de déplacement, des mesures correctives seront proposées afin d'améliorer la sécurité des cheminements vers les écoles.

### Interventions

La signalisation des corridors et la présence de brigadiers scolaires ne suffisent pas pour inciter les déplacements à pied vers les écoles. Les itinéraires des élèves doivent intégrer des aménagements incitant à la marche sécuritaires et conviviaux. Pour cela, les recommandations proposées dans les PDS orienteront les actions à poser. De façon générale, l'aménagement de corridors scolaires sécuritaires devrait prévoir :

- le cheminement des enfants prioritairement sur le réseau local plutôt que sur les artères;
- l'aménagement de traverses piétonnes vers les accès des écoles;
- l'implantation de signalisation dynamique aux abords des écoles sur les artères;
- le choix d'axes dont les intersections sont signalisées et munies de feux piétons, dans le cas d'intersections à feux;
- l'utilisation d'itinéraires sur les axes avec larges trottoirs, et de zones tampons entre le trottoir et la circulation;
- le marquage distinctif des traverses sur les corridors scolaires, par exemple, par de larges bandes transversales plutôt que de deux lignes parallèles;

- l'aménagement de mobilier urbain (bacs à fleurs, bancs, etc.) et de mesures d'apaisement de la circulation en périphérie des écoles (réduction des longueurs de traversées, des vitesses de circulation, et de la présence véhiculaire);
- le positionnement des brigadiers aux intersections les plus critiques (achalandage véhiculaire, non-respect de la signalisation, traverses non protégées, etc.);

Les campagnes de sensibilisation des parents devraient être menées de façon régulière dans les zones scolaires, afin de limiter les comportements dangereux (stationnement illégal, demi-tour, non-respect de la vitesse, etc.).

*Un projet pilote de rue-école (piétonnisation ou rue partagée [20 km/h]) aux abords d'une école lors des périodes de déplacements des élèves (7 h à 8 h et 15 h à 16 h) pourrait être envisagé, pour inciter les déplacements actifs vers l'école.*

*Dans certains cas, la mise à sens unique des rues aux abords d'une école pourrait être envisagée, afin de diminuer les conflits entre les usagers. L'aménagement d'un débarcadère devrait aussi être envisagé, afin de canaliser la circulation et de sécuriser les déplacements des écoliers.*

### Localisation

- Abords de toutes les écoles de l'arrondissement, en priorité celles à proximité des artères ou des rues à fort débit véhiculaire (école Ali Ibn Abi Talib, école Ahuntsic, école François-de-Laval, lien entre les deux pavillons de l'école Sophie-Barat, etc.)
- Implantation de signalisation dynamique aux abords des écoles Ahuntsic, Christ-Roi, Louis-Colin, François-de-Laval, Sainte-Odile, Augustin-Roscelli et Marie-Anne



### Intervenants

**Responsable :** Arrondissement

**Partenaires :** Ville de Montréal, Vélo Québec, écoles primaires et secondaires, parents et SPVM



### Échéancier de réalisation

#### Court terme

Moyen terme  
Long terme  
En continu



### Coûts

\$  
\$\$  
\$\$\$



## Action 6

# Bonifier le réseau cyclable

### Orientation

Déployer les aménagements cyclables

### Mise en contexte

Le réseau cyclable actuel est discontinu et présente des sinuosités peu invitantes pour les cyclistes. Une carence en liens est-ouest limite actuellement la desserte entre les extrémités du territoire et force les cyclistes à rouler dans les voies de circulation. Par ailleurs, plusieurs générateurs de déplacements d'envergure ne sont pas desservis par le réseau cyclable, ce qui limite leur accessibilité.

### Interventions

Cette action vise la densification et le maillage efficace du réseau cyclable de l'arrondissement, dans l'optique de faire du vélo un mode de déplacement privilégié, populaire et sécuritaire.

Le réseau proposé (Carte 2) intègre plusieurs raccordements reliant les aménagements cyclables existants. Il comprend plusieurs nouveaux axes cyclables visant à améliorer la desserte de l'arrondissement et des territoires riverains. Le réseau proposé :

- dessert les principaux générateurs de déplacements (emplois, écoles et activités);
- permet des liens directs, les détours étant dissuasifs pour les cyclistes;
- répond aux besoins des usagers utilitaires et récréatifs;
- améliore les liens vers les arrondissements ou villes limitrophes;
- améliore les connexions avec le réseau de transport en commun et favorise l'intermodalité.

Les projets suivants font notamment partie des aménagements projetés ou proposés :

- Desservir les **gares Bois-de-Boulogne, Chabanel, Ahuntsic, Sauvé, Bois-Franc et Montpellier**;

- Améliorer l'accès à la **station Crémazie** par le prolongement de l'aménagement sur la rue Berri (REV);
- Améliorer l'accessibilité au District Central et sa desserte grâce à des aménagements sur les axes adjacents;
- Relier les aménagements cyclables existants sur le boulevard **Gouin**, dans le secteur du parc-nature du Bois-de-Saraguay (dans le cadre du réaménagement routier prévu) et de l'école Sophie-Barat;
- Améliorer les accès vers Laval, en aménageant des traversées pour cyclistes dans l'axe des **ponts Lachapelle et Papineau-Leblanc** (sous réserve de l'accord et de l'implication du MTQ);
- Bonifier la desserte est-ouest, en aménageant des liens continus structurants sur les rues **Prieur et Sauriol**;
- Prolonger l'aménagement cyclable en site propre le long de la **voie ferrée du CP**, entre les gares Bois-de-Boulogne et Chabanel, jusqu'à Villeray-Saint-Michel-Parc-Extension;
- Améliorer la connectivité vers l'arrondissement de Saint-Laurent par la rue **Cousineau**, le boulevard **Henri-Bourassa** et la rue **Filion**.

### Localisation

- Voir Carte 2



### Intervenants

**Responsable** : Arrondissement, Ville de Montréal

**Partenaires** : Ville de Montréal, MÉAC et Ahuncycle



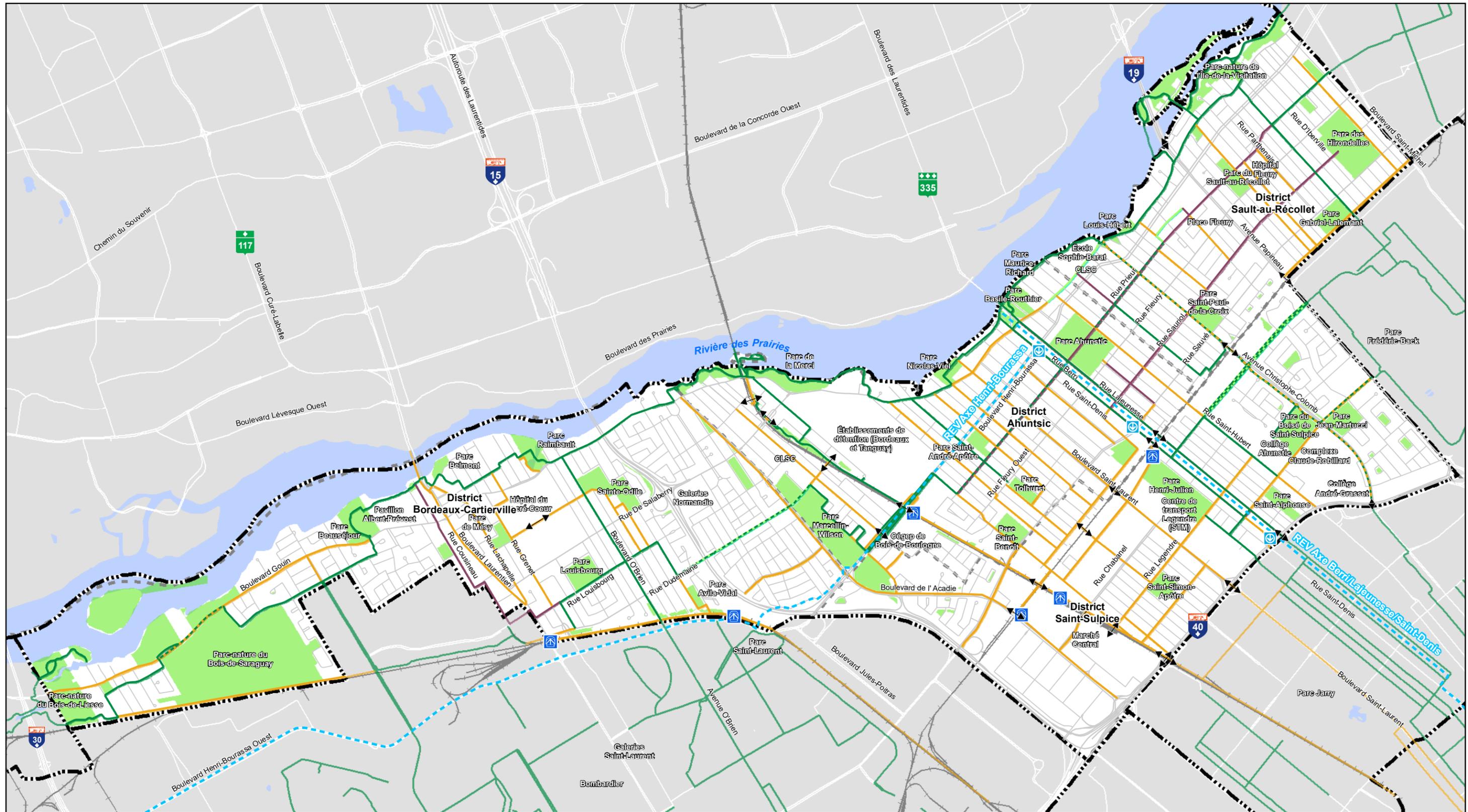
### Échéancier de réalisation

Court terme  
**Moyen terme**  
 Long terme  
**En continu**



### Coûts

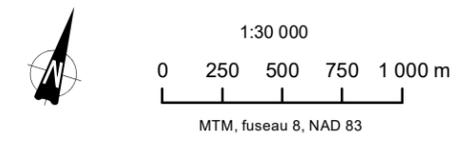
\$  
 \$\$  
 \$\$\$



- Légende**
- Limite d'arrondissement
  - - - District électoral
  - Chemin de fer
  - Ⓜ Station de métro
  - Ⓜ Gare de train
  - Parc ou espace vert

**Réseau existant**  
 — Lien cyclable existant

- Réseau à l'étude ou à étudier**
- Réseau Express Vélo projeté
  - Lien programmé (2019)
  - Lien programmé (2020-2022)
  - Lien projeté (à étudier)
  - Réaménagement d'un lien existant
  - ↔ Nouveau franchissement



Source:  
 - Utilisation du sol (© Communauté Métropolitaine de Montréal, 2016)

**Montréal**

Plan local de déplacements -  
 Arrondissement d'Ahuntsic-Cartierville

**Carte 2 Améliorations du réseau cyclable  
 projetées à étudier**

Novembre 2019

**AECOM**





## Action 7

# Poursuivre le déploiement du service BIXI

### Orientation

Déployer les aménagements cyclables

### Mise en contexte

Le service de vélo-partage disponible dans l'arrondissement compte, en 2019, une vingtaine de stations, principalement réparties dans les districts du Sault-au-Récollet, d'Achuntsic et de Saint-Sulpice. Une seule station est actuellement aménagée dans le district de Bordeaux-Cartierville, ce qui limite l'offre en mobilité active dans l'ouest de l'arrondissement. Par ailleurs, le réseau BIXI est peu arrimé au réseau cyclable, et plusieurs stations ne sont pas desservies par un lien cyclable.

### Interventions

Les vélos en libre-service représentent une option flexible de mobilité active et durable. Le service BIXI est fortement développé dans les quartiers centraux de Montréal et permet à ses usagers de réaliser des déplacements de petite à moyenne envergure sur une grande partie du territoire.

L'expansion du service de BIXI permettrait de soutenir la mobilité active à l'échelle de l'arrondissement, et plus particulièrement dans le district de Bordeaux-Cartierville. Il permettrait ainsi de multiplier les alternatives à l'automobile.

Le déploiement du réseau BIXI devrait s'harmoniser à celui du réseau cyclable, de façon à sécuriser et à pérenniser les déplacements.

Bien que l'implantation soit orchestrée par BIXI Montréal, l'Arrondissement soutiendra le déploiement des stations.

Une attention particulière pourra être portée aux abords des générateurs de déplacements suivants :

- Gares et stations de métro (intermodalité);
- Parcs;
- Commerces et artères commerciales;
- Pôles d'emplois;
- Institutions.

L'Arrondissement favorisera l'implantation de stations BIXI par la libération d'espaces sur rue ou hors-rue. Il pourra aussi collaborer avec BIXI, afin d'identifier les localisations souhaitables pour des stations et favoriser l'acceptation des demandes de permis d'occupation du domaine public.

#### Localisation

- Gares Bois-Franc, Du Ruisseau et Achuntsic
- Station de métro Henri-Bourassa
- Galeries Normandie
- Place de l'Acadie
- Parcs-nature du Bois-de-Saraguay et de l'Île-de-la-Visitation, et parcs Beauséjour, Sainte-Odile, Louisbourg, de Mélys, Raimbault, Marcellin-Wilson, de la Merci, Saint-André-Apôtre, Louis-Hébert, Frédéric-Back
- Écoles secondaires et cégeps
- Hôpital du Sacré-Cœur-de-Montréal
- Centre YMCA de Cartierville
- À proximité des nouveaux liens cyclables (Prieur, Sauriol, etc.)



#### Intervenants

**Responsable :** BIXI Montréal

**Partenaires :** Arrondissement et Ville de Montréal



#### Échéancier de réalisation

Court terme  
Moyen terme  
Long terme  
**En continu**



#### Coûts

\$  
\$\$  
\$\$\$



## Action 8

# Fournir davantage de supports à vélos sur le territoire

### Orientation

Déployer les aménagements cyclables

### Mise en contexte

Une carence en supports à vélos a été identifiée sur l'ensemble du territoire. L'absence ou le manque de supports à vélos peut décourager l'utilisation de ce mode ou augmenter le temps de recherche pour stationner son deux-roues. Le retrait des supports à vélos à la fin de la saison estivale incite à l'utilisation d'un mode alternatif entre octobre et avril, malgré la popularité grandissante du vélo d'hiver à Montréal.

### Interventions

Cette mesure prévoit l'augmentation du nombre de supports à vélos pour répondre aux besoins des cyclistes et encourager l'utilisation du vélo. Les nouveaux supports répondront aussi à la demande des véhicules non immatriculés en libre-service sans ancrage (VNILSSA), lorsque ceux-ci seront déployés sur le territoire (Voir Action 26). L'Arrondissement bonifie chaque année l'offre de supports à vélos sur son territoire. Une attention plus particulière pourra être portée :

- Aux abords des **gares** et des **stations de métro** (intermodalité et diminution de la pression sur le stationnement);
- Aux abords des **générateurs de déplacements** (écoles, commerces, pôles d'emplois, etc.);
- Dans les **quartiers résidentiels** denses.

L'Arrondissement pourrait aussi revoir le règlement d'urbanisme, afin de :

- Bonifier les exigences de stationnement pour vélos dans les usages commercial, habitation, et d'équipements collectifs et institutionnels;
- Exiger des supports pour les bâtiments de moins de 10 unités;

- Augmenter l'exigence pour les usages commerciaux, et les équipements collectifs et institutionnels;
- Prévoir des dispositions pour l'aménagement des supports à vélos près des accès ou à l'intérieur.

À cet effet, des **stationnements vélos couverts** devraient être prévus pour les utilisations de longue durée, notamment aux abords des stations de transport collectif et des pôles d'emplois. Ceux-ci sont plus sécuritaires et conviviaux, et permettent de protéger des intempéries. En complément, ils pourraient être dotés de quelques outils de réparation.



Source : STM. Abri-vélo

L'Arrondissement devrait aussi cesser le retrait des supports à vélos à l'automne; ils devraient être **maintenus à l'année** et entretenus de façon à permettre leur utilisation hivernale.

En ce qui a trait aux écoles, des **stationnements pour trottinettes** pourraient être installés, afin de faciliter le déplacement des élèves par ce mode de transport.



Source : espace-harmonie.fr

### Localisation

- Implantation de stationnements longue durée aux stations de métro Sauvé (édicule sud) et Crémazie (édicule nord), et aux gares Sauvé (au niveau des accès), Bois-de-Boulogne et Chabanel
- Implantation de supports à vélos sur les rues commerciales Fleury, Gouin Ouest et Lajeunesse ainsi qu'à proximité du centre commercial Galeries Normandie
- Implantation de supports à vélos aux abords du Complexe sportif Claude-Robillard
- Implantation de supports à vélo supplémentaires dans les parcs



Intervenants

Responsable : Arrondissement

Partenaires : Ville de Montréal, STM et ARTM



Échéancier de réalisation

Court terme  
Moyen terme  
Long terme  
En continu



Coûts

\$  
\$\$  
\$\$\$



## Action 9

# Assurer la présence et la visibilité de la signalisation cyclable

Orientation

Déployer les aménagements cyclables

### Mise en contexte

En présence d'un réseau cyclable sinueux et discontinu, le cheminement des cyclistes et leur capacité à s'orienter sur le réseau sont limités. Par ailleurs, l'absence de signalisation d'acheminement ou son manque de visibilité rend plus difficile le respect et l'utilisation des aménagements existants.

### Interventions

Cette mesure prévoit la mise aux normes et l'entretien de la signalisation du réseau cyclable. Elle vise l'amélioration de la lisibilité du réseau et sa meilleure compréhension pour les usagers

De façon générale, l'Arrondissement devrait :

- Prolonger le marquage au sol aux intersections et signaler l'ensemble des déviations du réseau, par des **panneaux** et du **marquage au sol** (flèches);
- Dans l'attente d'un maillage du réseau cyclable, signaler les **liens discontinus**, dans la mesure où des aménagements sont présents à proximité;
- Favoriser l'utilisation de **marquage coloré** pour améliorer la visibilité des aménagements cyclables pour tous les usagers de la route;



Source : MTQ. Signalisation d'acheminement cyclable



Source : Thermo-Design, Marquage de bande cyclable sur rue à Montréal, rue du Square-Victoria

- Assurer la **visibilité de la signalisation et du marquage** en tout temps (Voir Action 14);
- Prévoir une **signalisation d'acheminement** vers les stationnements pour vélos près des grands générateurs.

La mise en valeur des liens actuels à fort potentiel pourrait faire l'objet d'une signalétique particulière. Une signalétique propre au projet du REV est déjà prévue.

L'aménagement longeant les berges de la rivière des Prairies pourrait faire l'objet d'un projet pilote, et les principaux générateurs desservis pourraient faire l'objet d'une signalisation d'acheminement (pavillon d'accueil du parcours Gouin, avenue piétonne Park-Stanley, parc de l'Île-de-la-Visitation, rue partagée Gouin Ouest, etc.).

La signalisation des principaux axes perpendiculaires pourrait aussi être ajoutée, afin d'orienter les cyclistes.



Source : L'Essor d'Isère, signalisation cyclable d'acheminement

### Localisation

- Entre la bande cyclable sur Berri et la chaussée désignée sur Henri-Julien
- Pont Viau vers Gouin et Berri (direction sud)
- Entre le pont de l'Île-Perry et l'aménagement en site propre longeant les voies du CP
- Entre la piste cyclable longeant les voies du CP et la rue De Salaberry, tant qu'aucun franchissement direct de la rue De Salaberry n'est aménagé
- Le long de la piste cyclable sur Christophe-Colomb



Intervenants

Responsables : Ville de Montréal et Arrondissement

Partenaire : s.o.



Échéancier de réalisation

Court terme  
Moyen terme  
Long terme  
En continu



Coûts

\$  
\$\$  
\$\$\$



Source : NACTO

**Action 10****Privilégier les aménagements cyclables de qualité et répondant aux meilleures pratiques****Orientation**

Sécuriser les déplacements cyclables

**Mise en contexte**

Le réseau cyclable actuel compte environ 60 % d'aménagements non protégés, dont près de 30 % de chaussées désignées, qui sont moins adaptés aux cyclistes débutants et aux enfants. Afin que le réseau puisse être profitable pour tous les types d'utilisateurs, le déploiement d'un réseau adapté à tous âges et toutes habiletés<sup>1</sup> (enfants, familles, débutants, vélos avec remorques, etc.) est recommandé.

**Interventions**

Cette mesure vise à intégrer à la planification du réseau cyclable, selon les besoins et opportunités du milieu, les meilleures pratiques d'aménagement, afin d'attirer les cyclistes de tous âges et toutes habiletés, et de créer une réelle culture du cyclisme au sein du territoire :

- Prévoir des aménagements confortables d'au moins **1,5 mètre** par direction pour des aménagements bidirectionnels et, lorsque l'espace le permet, des voies de **2,5 mètres** pour des aménagements unidirectionnels pour permettre le dépassement sécuritaire;
- Aménager des liens cyclables **unidirectionnels** suivant le sens de la circulation, pour limiter les conflits avec les autres usagers;
- Privilégier les aménagements **protégés**, particulièrement sur les axes à fort achalandage routier;
- Privilégier les **aménagements distincts** pour les cyclistes et les piétons;
- Aménager les pistes cyclables entre la chaussée et le trottoir, générant une **zone tampon** entre le corridor de marche et la circulation (hiérarchisation des modes);
- Privilégier des pistes cyclables à **mi-hauteur** entre la chaussée et le trottoir, permettant de mieux distinguer les aménagements.

- Prévoir le **design des intersections** pour limiter les conflits et assurer une bonne visibilité des usagers :

- Assurer la **continuité** des aménagements cyclables aux intersections et ajouter du marquage distinctif pour assurer la visibilité des franchissements;

- Aménager des **SAS vélos** ou zones de virage pour faciliter les manœuvres de virage des cyclistes;



Source : NACTO. « Two-stage turn queue box »

- Prévoir des **saillies** de trottoir franchissables ou adaptées à la circulation des cyclistes;
- Minimiser la taille des rayons de courbure pour limiter les vitesses de virage à droite;
- Planter des **feux vélos** aux intersections d'envergure et avec nombreux conflits avec virages véhiculaires.

- Évaluer la **synchronisation des feux** de circulation à la vitesse des cyclistes sur Berri/Lajeunesse, Prieur, Sauriol et Christophe-Colomb;
- Assurer un **éclairage adéquat** du réseau cyclable;
- Prévoir une **surface de roulement lisse** pour plus de confort et limiter les **pentés à 3 %**, lorsque possible.

**Localisation**

- Réseau Express Vélo (REV), et ensemble des nouveaux liens cyclables prévus ou projetés (Voir Carte 2)

**Intervenants**

Responsable : Ville de Montréal

Partenaires : Arrondissement, Vélo Québec, MÉAC et Ahuncycle

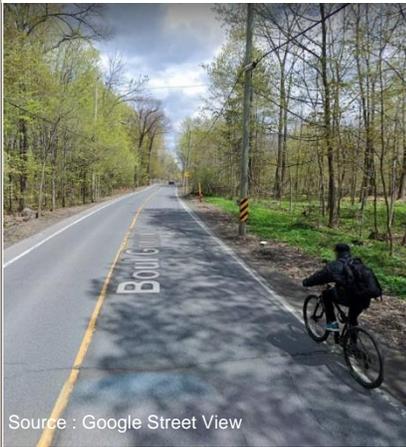
**Échéancier de réalisation**

Court terme  
Moyen terme  
Long terme  
En continu

**Coûts**

\$  
\$\$  
\$\$\$

<sup>1</sup> De l'expression « All Ages and Abilities » ou « AAA »



Source : Google Street View

## Action 11

# Améliorer la sécurité sur les aménagements existants

### Orientation

Sécuriser les déplacements cyclables

### Mise en contexte

La perception de danger étant un obstacle à l'utilisation du vélo, la consolidation du réseau existant et la sécurisation des aménagements sont d'autant plus importantes que le déploiement de nouveaux liens. Une cohabitation difficile a été identifiée sur plusieurs axes cyclables, notamment sur les chaussées partagées et ceux n'offrant pas de protection pour les cyclistes. Les conflits aux intersections et la mauvaise visibilité des cyclistes peuvent aussi limiter leur sécurité.

### Interventions

Cette mesure prévoit la mise à niveau et la sécurisation des liens cyclables existants, afin d'y améliorer les conditions de déplacement des cyclistes. Elle prévoit l'intégration des meilleures pratiques au réseau actuel (Voir Action 10) :

- Sécuriser les **franchissements de l'A-40** (Voir Action 29);
- Aménager des **zones de protection** entre les voies de circulation et les aménagements cyclables (bordure de béton, zone tampon marquée, etc.) pour limiter leur franchissement par les véhicules routiers;
- Poursuivre les aménagements cyclables aux intersections et aménager des **SAS vélos** en présence de virages vélos importants;
- Utiliser le **marquage vert** pour améliorer la visibilité des aménagements et des zones de conflits;



Source : Thermo-design, SAS-vélo

- Ajout de **feux vélos** aux intersections d'envergure et avec de nombreux conflits avec virages véhiculaires;
- Prévoir des **zones d'emportierage** entre les voies de stationnement et les bandes cyclables (minimum 0,5 m);
- Privilégier l'implantation de liens cyclables à **l'extérieur des parcs** locaux, lorsque possible.



Source : SAAQ, feux de circulation pour cyclistes



Source : Journal de quartier « Rue Masson », marquage de la zone d'emportierage sur la rue Saint-Zotique

### Localisation

- Mise à niveau des aménagements cyclables sur les axes Berri et Lajeunesse, par l'aménagement de pistes cyclables unidirectionnelles (projet REV)
- Mise à niveau des liens cyclables sur la rue Prieur et aménagement d'une piste cyclable bidirectionnelle
- Mise à niveau de la piste cyclable sur Christophe-Colomb : réaménagement sous forme de pistes unidirectionnelles, implantation de feux vélos pour sécuriser les traversées des intersections, sécurisation du franchissement de l'autoroute 40 (A-40), amélioration de la visibilité des traverses cyclables et signalisation du franchissement des intersections.
- Révision du type d'aménagement sur le boulevard Guoin, au niveau du parc-nature du Bois-de-Saraguay



### Intervenants

Responsable : Arrondissement

Partenaires : Ville de Montréal et Vélo Québec



### Échéancier de réalisation

#### Court terme

Moyen terme  
Long terme  
En continu



### Coûts

\$  
\$\$  
\$\$\$



## Action 12

# Intégrer les principes de l'accessibilité universelle

### Orientation

Prévoir des aménagements de qualité

### Mise en contexte

Les aménagements ne répondant pas aux besoins des usagers avec des limitations fonctionnelles freinent leur accessibilité et les possibilités de déplacements sur le territoire. L'accessibilité universelle est basée sur une vision d'inclusion et vise à permettre à tous les usagers, quelles que soient leurs capacités, d'utiliser les aménagements et équipements de façons autonome et équitable (fauteuils roulants, déambulateurs, béquilles, charriots, poussettes, etc.).

### Interventions

Cette mesure prévoit l'intégration des critères d'aménagement universel à l'ensemble du territoire, de façon à assurer l'accessibilité et la mobilité de l'ensemble des usagers. Le *Guide d'aménagement durable des rues de Montréal* présente les grands principes d'aménagement d'une rue universellement accessible. Les corridors de marche devraient ainsi être :

- **Libres d'obstacles**, sur une largeur d'au moins 1,8 mètre et une hauteur d'au moins 2,4 mètres;
- En **fond de trottoir**, avec le mobilier en bordure de rue (zone tampon);
- **Délimités des deux côtés**, de façons visuelle, tactile et auditive (bâtiments, mobilier, bordure de trottoir, etc.);
- **Rectilignes** (droits et continus);
- Aménagés avec des **revêtements facilitant les déplacements** (absence de trous, antidérapants, uniformes, etc.);



Source : Ville de Montréal, *Guide d'aménagement des rues de Montréal, Fascicule 5 – Aménagements piétons universellement accessibles*

- Pourvus de **mobilier urbain** en quantité suffisante et disposé de façons stratégique, régulière et accessible;
- Aménagés pour permettre l'**accès facile vers les lieux et bâtiments** riverains;

Les intersections devraient, pour leur part :

- Être **simples**, d'une **envergure limitée**, et offrir des **traversées** alignées avec les corridors de marche;
- Offrir des **transitions** entre le trottoir et la chaussée de façons tactile, visuelle et auditive (bateau pavé détectable, feux sonores, etc.);
- Permettre une **traversée facile et sécuritaire de la rue** (passage piétonnier, temps suffisant aux feux, feux sonores, refuges piétons, etc.) (*Voir Action 3*).



Source : Ville de Montréal, *Guide d'aménagement des rues de Montréal. Tuile podotactile*

L'accès aux réseaux actifs et collectifs ne devrait pas être compromis pour les personnes à mobilité réduite. Par ailleurs, l'implantation de boutons poussoirs devrait être prévue pour qu'ils soient accessibles par tous les types d'usagers.

### Localisation

- Aménager des tuiles podotactiles aux intersections
- Allonger les temps de traversée des intersections des grandes artères, notamment aux abords des résidences pour personnes âgées et le long du boulevard Henri-Bourassa
- Réaménager le franchissement de la voie ferrée du CP au niveau du boulevard Crémazie (avenue du Parc/avenue Querbes), afin de le rendre accessible à l'ensemble des usagers actifs



### Intervenants

**Responsable** : Arrondissement, Ville de Montréal

**Partenaires** : Ville de Montréal et Canadien Pacifique (CP)



### Échéancier de réalisation

**Court terme**  
**Moyen terme**  
**Long terme**  
En continu



### Coûts

\$  
\$\$  
\$\$\$



### Action 13

## Aménager l'espace public de façon conviviale et confortable

#### Orientation

Prévoir des aménagements de qualité

#### Mise en contexte

L'absence de canopée et de verdissement sur les cheminements piétonniers et cyclables limite leur convivialité et contribue à l'effet d'îlot de chaleur. L'absence de mobilier urbain (aires de repos, bancs, poubelles, lampadaires, etc.) sur les trottoirs et les liens cyclables réduit la convivialité et le confort des usagers des modes actifs.

#### Interventions

Cette mesure a pour objectif d'améliorer le confort et la convivialité des déplacements par modes actifs sur l'ensemble du territoire. Elle se concentre principalement sur les axes à plus grand achalandage ou à fort potentiel, notamment les abords des stations de métro, les rues commerciales et les artères :

- **Création d'îlots de fraîcheur** : plantation d'arbres et augmentation de la canopée, végétalisation des saillies de trottoir, ajout de bacs de plantation, verdissement des terre-pleins centraux, etc. (pris en compte lors de tous les travaux de réfection routière);
- **Ajout de mobilier urbain** : mise en place de bancs, de poubelles, de points d'eau, de supports à vélos, etc., le long des réseaux actifs, en lien avec les améliorations prévues à ceux-ci, notamment dans le cadre de travaux majeurs de réfection;
- **Implantation de rues piétonnes ou partagées** : piétonnisation d'une rue ou réaménagement au profit des modes actifs, avec abaissement des limites de vitesse (20 km/h), selon le programme de la Ville ;

- **Aménagement de placettes** : mise en place de places publiques ou d'aires de repos ombragées près des lieux les plus achalandés;



Source : Ville de Montréal. Placette

- **Mise aux normes de l'éclairage urbain** : révision de l'éclairage, particulièrement sur les traverses et les trottoirs, pour y améliorer le sentiment de sécurité;

- **Soutien à la création de ruelles vertes** : réaménagement convivial des ruelles dans les quartiers résidentiels, pour augmenter le verdissement et améliorer la qualité du milieu de vie.



Source : Arr. de Rosemont-La Petite-Patrie. Ruelle verte

#### Localisation

- Augmentation de la couverture végétale sur les artères, notamment sur le boulevard Gouin Ouest (réaménagement projeté), le boulevard Laurentien (réaménagement en cours), la rue De Salaberry (aux abords des Galeries Normandie), le boulevard Henri-Bourassa (aux abords de la station de métro Henri-Bourassa), le boulevard Crémazie et les passages sous l'autoroute Métropolitaine
- Augmentation de la couverture végétale sur les rues commerciales Fleury Ouest et Promenade Fleury, dans l'ensemble du District Central et sur le boulevard Saint-Laurent
- Aménagement d'une placette publique à l'intersection Keller/Laurentien
- Réaménagement et verdissement de la rue De Salaberry, en bordure de l'A-15, suite à la fermeture de la bretelle de l'A-15 : plantation d'arbres et élargissement de la zone tampon
- Implantation de mobilier urbain sur l'ensemble du territoire, notamment sur le boulevard Gouin, les secteurs scolaires et les secteurs à forte concentration d'ainés
- Mise aux normes de l'éclairage urbain et intégration d'aménagements paysagers sur les axes Émile-Journault et Legendre, et mise aux normes de l'éclairage urbain sur la rue Chabanel



#### Intervenants

**Responsables** : Arrondissement et Ville de Montréal

**Partenaires** : Ville en vert



#### Échéancier de réalisation

**Court terme**  
**Moyen terme**  
Long terme  
En continu



#### Coûts

\$  
\$\$  
\$\$\$



## Action 14

# Assurer l'entretien de la chaussée, de la signalisation et du marquage au sol

### Orientation

Assurer l'entretien des aménagements

### Mise en contexte

Le mauvais état de certains trottoirs, des bateaux pavés et des rues diminue la convivialité et la sécurité des déplacements de l'ensemble des usagers, particulièrement des piétons et des cyclistes. La présence de trous, de fentes ou de déformations représente aussi un enjeu d'accessibilité universelle. La visibilité de la signalisation et du marquage au sol est d'ailleurs toute aussi importante pour assurer la lisibilité des aménagements et le respect de la réglementation.

### Interventions

Cette action prévoit l'entretien régulier des composantes de la rue, de façon à assurer des conditions de déplacement sécuritaires, et à maintenir la visibilité du marquage et de la signalisation. Elle vise plus particulièrement à assurer :

- L'entretien de la qualité de la **surface de roulement** de la chaussée, en particulier pour le confort et la sécurité des déplacements à vélo;
- L'entretien des **trottoirs et des bateaux pavés**, afin que leur surface demeure uniforme et adaptée aux déplacements des usagers avec besoins particuliers (déambulateurs, fauteuils roulants, poussettes, etc.);
- La présence et la visibilité de la **signalisation verticale**, particulièrement les feux de circulation et les panneaux indiquant les traversées pour piétons, les panneaux d'arrêt et les sens uniques;

- L'entretien régulier du **marquage au sol**, afin qu'il demeure visible en tout temps. Une attention particulière devrait être portée aux lignes d'arrêt et aux traversées piétonnières, de façon à mieux faire respecter le code de la route. Par ailleurs, le marquage des aménagements cyclables non protégés (chaussée désignée, bande cyclable, etc.) doit être visible en tout temps, afin d'assurer la lisibilité des aménagements par l'ensemble des usagers. Le marquage avec une **peinture de longue durée** et en début de saison estivale devrait être envisagé afin d'en assurer la présence et la visibilité.

*L'entretien de la signalisation et du marquage au sol permet de faciliter le travail des policiers, dans le cas d'une intervention concernant le non-respect de la réglementation.*

### Localisation

- Entretien prioritaire du marquage au sol (traverses et lignes d'arrêt) aux abords des écoles, des parcs et des établissements de santé
- Ensemble du territoire



### Intervenants

**Responsable** : Arrondissement

**Partenaires** : Ville de Montréal



### Échéancier de réalisation

**Court terme**  
Moyen terme  
Long terme  
**En continu**



### Coûts

\$  
\$\$  
\$\$\$



## Action 15

# Améliorer l'entretien hivernal des aménagements pour modes actifs

### Orientation

Assurer l'entretien des aménagements

### Mise en contexte

En période hivernale, la présence de glace sur les trottoirs et l'accumulation de neige ou de gadoue au niveau des abaissées de trottoirs limitent l'accessibilité des piétons. Les usagers avec des limitations fonctionnelles sont d'autant plus touchés par les lacunes de l'entretien, qui peuvent parfois les empêcher de se déplacer.

### Interventions

En complément à la *Politique de déneigement* de la Ville de Montréal, cette mesure prévoit l'entretien rigoureux des aménagements actifs en période hivernale, de façon à assurer la mobilité sur l'ensemble du territoire à l'année. Les accès au transport en commun, les corridors scolaires et les liens vers les principaux générateurs de déplacements (institutions et établissements de santé) devraient être entretenus en priorité :

- Déglçage des trottoirs et des bateaux pavés;
- Dégagement des corridors de marche, incluant l'entretien des infrastructures de drainage pour limiter l'accumulation d'eau au niveau des abaissées de trottoir;
- Déneigement des débarcadères et des arrêts d'autobus;
- Déneigement des pistes cyclables et amélioration de la desserte quatre saisons;
- Déneigement général de la chaussée, tout en dégagant les traversées piétonnières.

La notion d'accessibilité universelle doit être prise en compte dans la planification de la mobilité, en toute saison, notamment lors des opérations de déneigement. Cette notion implique la possibilité pour toutes les clientèles (personnes avec limitations fonctionnelles ou accidentées, personnes âgées, femmes enceintes, etc.) de se déplacer

dans des conditions similaires à l'ensemble de la population.

Ainsi, un travail de sensibilisation aux besoins particuliers des personnes ayant une limitation fonctionnelle devrait être réalisé auprès des opérateurs de machinerie. À cet effet, les débarcadères sur rue pour personnes à mobilité réduite, les arrêts des Navettes Or et certains autres débarcadères (résidence pour personnes âgées, par exemple) devraient être identifiés et déneigés en priorité.

En ce qui a trait à l'amélioration de l'entretien du réseau blanc, l'Arrondissement pourra plus particulièrement :

- Étendre le réseau blanc à l'ensemble des pistes en site propre ou protégées;
- Réviser les critères de déneigement des bandes cyclables (Ville de Montréal, chargement lorsque 10 ou 15 cm);
- Interdire l'encombrement des bandes cyclables lors du tassement de la neige;
- Procéder au déneigement en continu des liens cyclables;
- Assurer l'utilisation d'équipement adéquat pour l'entretien des futurs liens structurants (REV, liens Prieur/Sauriol, etc.);
- Évaluer l'utilisation d'une déneigeuse à balai rotatif avec applicateur de saumure.

### Localisation

- Entretien prioritaire de la chaussée aux abords des établissements d'enseignement (corridors scolaires), des institutions de santé, des pôles d'emploi, des zones commerciales, des débarcadères pour mobilité réduite et des arrêts d'autobus, notamment les arrêts des Navettes Or (service aux aînés)
- Étendre le réseau blanc : pont de l'île-Perry (vers Laval), piste cyclable Gouin, REV et tout nouvel aménagement cyclable



### Intervenants

**Responsable :** Ville de Montréal, Arrondissement

**Partenaires :** Opérateurs de déneigement et STM



### Échéancier de réalisation

**Court terme**  
Moyen terme  
Long terme  
**En continu**



### Coûts

**\$**  
\$\$  
\$\$\$



## Action 16

# Assurer le maintien de la mobilité pour les modes actifs en période de travaux

### Orientation

Assurer la sécurité des déplacements par modes actifs en période de travaux

### Mise en contexte

En période de travaux et lors de toute fermeture d'un aménagement actif, la planification d'itinéraires de réacheminement des piétons et des cyclistes est essentielle à leur sécurité. La présence d'entraves ne devrait pas limiter l'accessibilité des piétons et des cyclistes à leur destination (discontinuité des réseaux). L'absence de signalisation indiquant les détours piétons et cyclistes ou le manque de compréhension des itinéraires prévus entraîne d'importants enjeux de sécurité pour ces usagers, particulièrement en présence de machinerie ou de poids lourds près des chantiers.

### Interventions

Cette action vise à assurer la sécurité des déplacements par modes actifs en période de travaux sur la voirie et à limiter les détours des modes actifs. Elle prévoit la planification et le maintien de cheminements piétonniers et cyclables sécuritaires, tout au long des travaux :

- **Prévoir des détours pour modes actifs en période de travaux :**
  - Exiger des plans de maintien de la mobilité des piétons et des cyclistes, incluant des itinéraires de détours protégés pour piétons et cyclistes;
  - Prévenir les piétons des fermetures de trottoir en amont, au niveau de la traverse protégée précédente;
  - Prévoir des itinéraires protégés pour les cyclistes lors de travaux sur les pistes cyclables;
  - Assurer l'accessibilité universelle des cheminements piétonniers temporaires.
- **Diminuer la longueur des cheminements des modes actifs :**
  - Prévoir des itinéraires directs et courts pour les usagers actifs qui se déplacent moins vite;
  - Prévoir des itinéraires efficaces, pour assurer leur respect.
- **Assurer l'implantation et le maintien des itinéraires de détour pour les modes actifs :**
  - Effectuer un suivi de l'implantation des itinéraires prévus et s'assurer de leur présence tout au long du chantier;
  - Assurer le respect des itinéraires prévus et apporter les correctifs nécessaires pour maintenir leur sécurité.

### Localisation

- Zones de travaux



### Intervenants

**Responsables :** Ville de Montréal et Arrondissement

**Partenaires :** Entrepreneurs et STM



### Échéancier de réalisation

Court terme  
Moyen terme  
Long terme  
**En continu**



### Coûts

\$  
\$\$  
\$\$\$

## 3.2 Thématique 2 – Transport collectif et usages partagés de l'automobile

Dans une vision de **réduction de la dépendance à l'automobile**, l'amélioration en continu des services de transport collectif est primordiale. Une offre de services concurrentielle, efficace et sécuritaire est essentielle pour que les transports collectifs et alternatifs représentent une réelle alternative aux déplacements individuels en voiture.

La bonification des services de transport en commun implique notamment l'optimisation de la desserte sur le territoire, l'augmentation de l'offre de service et l'amélioration des temps de parcours, particulièrement en autobus.

La desserte du réseau de métro étant concentrée dans l'est de l'arrondissement, dans l'axe des rues Berri et Lajeunesse (districts d'Ahuntsic et de Saint-Sulpice), **le service d'autobus représente le principal mode de transport en commun ailleurs sur le territoire**, en complément au service par trains. Le réseau d'autobus doit par ailleurs assurer un **accès efficace en rabattement** vers les stations de métro Henri-Bourassa, Sauvé et Crémazie et vers les gares de train (principalement Bois-Franc, Du Ruisseau).

La STM poursuit l'élaboration d'une **stratégie pour la refonte de son réseau d'autobus**, dont la mise en place progressive est prévue entre 2020 et 2026. Elle vise à optimiser les services et à les arrimer aux grands projets de transport collectif tels que le Réseau express métropolitain (REM) ainsi que les projets de développements planifiés ou prévus. Les objectifs locaux et propositions prévues au PLD pourront être intégrés dans le cadre de la refonte, grâce à une étroite collaboration entre l'Arrondissement d'Ahuntsic-Cartierville, la Ville de Montréal et la STM. L'amélioration de l'attractivité du réseau d'autobus permettra d'offrir à tous une solution durable de mobilité.

La mise en service du **REM** et le déploiement d'une tarification intégrée dans la région métropolitaine permettront d'améliorer la desserte entre l'arrondissement et la grande région métropolitaine, notamment vers le centre-ville. En complément, la poursuite de la mise en place de **mesures préférentielles pour bus (MPB)** sur le territoire contribuera à réduire la congestion subie par les autobus et à améliorer leurs temps de déplacements, afin qu'ils deviennent une réelle alternative à l'utilisation de l'automobile privée. Dans le cadre du sondage mené par l'Arrondissement lors des consultations avec la population, les répondants se sont montrés favorables à l'implantation d'une voie réservée pour autobus, au détriment d'une voie de circulation ou de stationnement.

Dans une optique de mobilité intégrée, le PLD prévoit le déploiement des **services de mobilité alternative** et la promotion de leur utilisation au quotidien. L'arrimage et l'intermodalité des réseaux seront notamment améliorés, grâce à la création de **pôles de mobilité** permettant d'améliorer la flexibilité et l'offre de transport dans certains secteurs clés du territoire.

Actuellement, le territoire bénéficie d'une offre de service variée des **modes partagés et durables alternatifs**, incluant le vélo-partage, l'autopartage, le service d'automobiles en libre-service et les bornes de recharge électrique. Une optimisation continue de l'offre de service est essentielle pour répondre aux besoins changeants de mobilité, d'autant plus que certains secteurs sont encore peu desservis par certains modes alternatifs.

Plus particulièrement, le PLD soutient le déploiement des **services partagés de l'automobile** sur son territoire, dans l'optique d'en faire un mode de déplacement complémentaire et de bonifier le « **cocktail mobilité** » dans l'ensemble de l'arrondissement. Les services d'autopartage et de véhicules en libre-service représentent deux alternatives à l'acquisition d'un second véhicule, voire au délaissement du premier.

Les orientations du PLD, en ce qui a trait à l'amélioration des réseaux de transport collectif et des usages partagés de l'automobile, sont les suivants :

- Améliorer le service de transport en commun;
- Prévoir les aménagements pour assurer l'intermodalité au réseau de transport collectif;
- Déployer les services de transport durable et l'usage partagé de l'automobile.



## Action 17

# Soutenir l'amélioration du réseau d'autobus sur le territoire

### Orientation

Améliorer le service de transport en commun

### Mise en contexte

Le réseau d'autobus offre une bonne couverture du territoire, la quasi-totalité de ce dernier se trouvant à une distance de moins de 500 mètres d'un arrêt. Malgré son maillage, le réseau présente toutefois certaines discontinuités qui limitent l'efficacité des déplacements en transport en commun. Certains axes d'intérêt sont desservis par deux circuits complémentaires, ce qui peut nécessiter une correspondance et allonger les temps de déplacement. La sinuosité de certains tracés locaux contribue aussi à allonger les temps de déplacements en autobus. Les temps de parcours, notamment vers les principaux générateurs de déplacements et les stations de métro, peuvent actuellement décourager l'utilisation de ce mode au profit de la voiture.

### Interventions

Cette action prévoit de soutenir la STM dans ses prévisions de bonification de la desserte du réseau d'autobus, afin d'améliorer l'attractivité du transport en commun et de réduire les temps de déplacement :

- **Appuyer la bonification des liens entre l'est et l'ouest de l'arrondissement :**
  - Soutenir les modifications au réseau qui contribuent à favoriser les déplacements en transport en commun de part et d'autre de l'arrondissement, et qui limitent les correspondances sur les axes principaux.
- **Améliorer la desserte des stations de métro, des gares et des générateurs de déplacements :**
  - Améliorer la desserte vers les gares et les stations de métro;
  - S'assurer d'offrir une desserte rapide vers les gares REM;
  - Améliorer la desserte des pôles d'emplois.

- **Soutenir la bonification de la desserte dans Bordeaux-Cartierville :**

- Limiter la sinuosité des parcours d'autobus;
- Offrir une desserte aux résidents à l'ouest de la rue Grenet qui permet de rejoindre une infrastructure lourde de transport en commun sans correspondance;
- Implanter des circuits directs depuis et vers les gares Bois-Franc et Du Ruisseau.

- **Évaluer les améliorations des connexions avec les territoires limitrophes :**

- Améliorer la desserte directe vers l'arrondissement de Saint-Laurent, particulièrement vers le Technoparc;
- Évaluer la révision du cadre législatif, afin d'offrir le prolongement de certaines lignes vers Laval, et une intégration tarifaire, afin d'améliorer l'accessibilité entre l'arrondissement et Laval.

### Localisation

- Réévaluer l'implantation d'une desserte continue entre les rues commerciales Fleury Ouest et la Promenade Fleury
- Évaluer l'implantation d'une desserte continue sur le boulevard Henri-Bourassa, reliant l'arrondissement au Technoparc de Saint-Laurent
- Évaluer l'implantation d'une desserte continue sur le boulevard Guin, limitant les correspondances à Bordeaux-Cartierville
- Évaluer l'amélioration de la desserte de l'Hôpital du Sacré-Cœur-de-Montréal
- Évaluer l'amélioration de la desserte du District Central
- Évaluer l'amélioration de la desserte du parc Frédéric-Back
- Simplifier les déplacements par autobus entre l'arrondissement et Laval



Intervenants

Responsable : STM

Partenaires : Arrondissement, ARTM, Ville de Montréal et STL



Échéancier de réalisation

Court terme  
**Moyen terme**  
 Long terme  
**En continu**



Coûts

\$  
**\$\$**  
 \$\$\$



## Action 18

# Soutenir la bonification du service par autobus

Orientation

Améliorer le service de transport en commun

### Mise en contexte

Le territoire est desservi par une vingtaine de lignes d'autobus régulières, dont près de la moitié offre un service fréquent (10 minutes max.). Quatre circuits Express offrent aussi une desserte rapide sur le territoire. L'offre de service par autobus est régulièrement revue afin de s'arrimer aux besoins en déplacement. Toutefois, certaines lacunes sont identifiées. Elles regroupent le manque de fréquence de certaines lignes achalandées, la synchronisation inadéquate des horaires et des correspondances, et les plages de service limitées de certaines lignes.

### Interventions

Cette mesure vise l'amélioration du service par autobus sur le territoire, notamment la fréquence et les plages de service :

- **Encourager la mise en place des lignes Express :**
  - Étudier le déploiement d'un service Express dont le parcours est linéaire et le nombre d'arrêts, limité.
- **Améliorer la capacité du réseau d'autobus :**
  - Évaluer la possibilité d'abaisser les normes de charge à bord afin de diminuer l'entassement et d'améliorer la fréquence de service en tout temps;
  - Évaluer l'amélioration de la fréquence sur les lignes en rabattement vers les stations de métro.

- **Étendre les plages de service :**
  - Évaluer la bonification du service en dehors des périodes de pointe, lorsque nécessaire;
  - Étudier l'amélioration du service aux heures creuses vers les générateurs avec horaires atypiques (emplois et lieux d'études).
- **Intercaler les passages d'autobus sur les circuits superposés :**
  - Assurer l'intercalage des horaires de passage sur les lignes circulant sur les mêmes axes (alternatives), afin de diminuer les temps d'attente;
  - Poursuivre l'arrimage des horaires d'autobus à ceux des passages des trains.

### Localisation

- Étudier le déploiement de lignes Express Henri-Bourassa–Technoparc, Sauvé–Côte-Vertu, Gouin, Saint-Laurent etc.
- Étendre les plages de service vers l'Hôpital du Sacré-Cœur-de-Montréal en dehors des périodes de pointe
- Évaluer la possibilité d'améliorer la synchronisation des lignes desservant les gares avec les horaires de passage des trains
- Évaluer la faisabilité d'étendre le service de la ligne 117
- Évaluer la faisabilité d'intercaler les circuits complémentaires circulant sur les mêmes axes : 41/140 sur Fleury, 30/31 sur Berri et Saint-Hubert, 54/146 vers le District Central, 48/49/69/469 sur Henri-Bourassa, 30/56 sur Saint-Hubert, etc.
- Évaluer la faisabilité d'intercaler les départs aux stations de métro, notamment depuis Henri-Bourassa.



Intervenants

Responsable : STM

Partenaires : Arrondissement et Ville de Montréal



Échéancier de réalisation

**Court terme**  
**Moyen terme**  
Long terme  
En continu



Coûts

\$  
\$\$  
\$\$\$



## Action 19

# Appuyer l'implantation de mesures préférentielles pour bus (MPB)

### Orientation

Améliorer le service de transport en commun

### Mise en contexte

Le manque de fiabilité et de ponctualité des autobus réduit l'efficacité du service et la satisfaction des usagers. Sur la plupart des axes routiers, en l'absence de mesures dédiées au transport en commun, les autobus sont tributaires des conditions de circulation et subissent des retards, notamment durant les périodes de pointe. Ces périodes représentent les plages où l'achalandage est le plus important, sur la route et dans les autobus.

### Interventions

Cette action prévoit l'amélioration de la fiabilité et de la ponctualité du service par autobus, par l'implantation de mesures préférentielles pour le transport en commun. Ces mesures visent à offrir aux usagers du transport en commun, des conditions de déplacements plus efficaces et à limiter les impacts de la congestion routière sur leurs déplacements. L'Arrondissement entend soutenir la STM dans la planification et l'implantation de mesures visant à améliorer l'efficacité du service par autobus sur le territoire, notamment la mise en place de voies réservées et de feux prioritaires (chandelle) pour autobus. Plusieurs projets sont déjà en cours de planification sur le territoire, et visent l'amélioration du service sur le boulevard Gouin et sur la rue Sauvé :

- Mise en place du système rapide par bus (SRB) sur l'axe **Sauvé–Côte-Vertu**, entre les stations de métro Sauvé (Ahuntsic-Cartierville) et Côte-Vertu (Saint-Laurent) : implantation de voies réservées en rive et de mesures aux feux;

- Implantation de voies réservées pour autobus et de feux prioritaires (chandelle) sur le **boulevard Gouin**, sur plusieurs tronçons entre les boulevards Toupin et de l'Acadie.

Plusieurs axes pourraient aussi faire l'objet d'une analyse de faisabilité pour l'implantation de mesures préférentielles (boulevard Henri-Bourassa, à l'ouest du boulevard Saint-Laurent; rue Saint-Hubert; boulevard Saint-Laurent; boulevard de l'Acadie, au nord de la rue Dudemaine, etc.).

*La mise en place de voies réservées en rive devrait idéalement être accompagnée de mesures visant à éloigner le corridor de marche de la circulation des autobus (zone tampon), afin d'assurer la convivialité du cheminement piétonnier, lorsque possible.*

Le service de transport en commun projeté est présenté à la Carte 3.

### Localisation

- Mettre en place un SRB sur la rue Sauvé et sur le boulevard de la Côte-Vertu
- Implanter des voies réservées pour autobus aux périodes de pointe, sur le boulevard Gouin Ouest, entre les boulevards O'Brien et le boulevard de l'Acadie (direction est seulement), et entre la rue de Beauséjour et le chemin de Somerset (deux directions)
- Étudier la faisabilité d'une voie réservée sur le boulevard Gouin Ouest, devant l'Hôpital du Sacré-Cœur-de-Montréal (entre les axes de la Miséricorde et Saint-Germain), en période de pointe de l'après-midi (direction ouest seulement)
- Étudier la faisabilité de mesures préférentielles pour autobus sur les axes Henri-Bourassa (prolongement), Papineau (prolongement), O'Brien, Saint-Hubert, Saint-Laurent et de l'Acadie
- Analyser l'implantation d'une voie d'évitement (queue jump) pour autobus en direction est, à l'intersection Henri-Bourassa/de l'Acadie



### Intervenants

Responsable : STM

Partenaires : Arrondissement, Ville de Montréal et ARTM



### Échéancier de réalisation

Court terme  
Moyen terme  
Long terme  
En continu



### Coûts

\$  
\$\$  
\$\$\$



## Action 20

# Encourager le déploiement des réseaux structurants de transport collectif

**Orientation**

Améliorer le service de transport en commun

### Mise en contexte

Plusieurs grands projets de transport collectif sont en cours de planification ou à l'étude, à Montréal. Des projets tels que la mise en place de lignes structurantes d'autobus et le prolongement des réseaux plus lourds de transport en commun (métro, REM) permettront d'améliorer l'efficacité et la desserte en transport alternatif à l'échelle locale et métropolitaine.

### Interventions

L'Arrondissement prévoit encourager et soutenir le déploiement des réseaux de transport structurants sur le territoire. Il entend promouvoir les besoins locaux auprès des instances responsables du développement des réseaux.

La vision de l'Arrondissement en ce qui a trait au transport mise sur la réduction de la dépendance à l'automobile, par l'amélioration de la desserte et la création d'un réseau de transport collectif maillé structurant et efficace.

Les améliorations souhaitées par l'Arrondissement en ce qui a trait aux réseaux structurants sont identifiées à la Carte 3. Elles comprennent l'implantation d'axes de transport en commun structurants sur le territoire, sur des axes à fort potentiel d'achalandage. L'Arrondissement a d'ailleurs identifié des axes où il existe un potentiel pour une desserte structurante :

- Boulevard Henri-Bourassa;
- Boulevard Saint-Laurent;
- Avenue Papineau.

Le réseau de métro dessert actuellement la partie est de l'arrondissement, dans l'axe de la rue Berri. L'amélioration de la desserte structurante dans l'ouest du territoire, par le prolongement du métro ou du REM vers Laval, permettrait d'améliorer l'accessibilité au réseau régional de transport en commun depuis le district de Bordeaux-Cartierville.

À cet effet, l'Arrondissement soutient les projets majeurs de transport collectifs suivants :

- Prolongement de la ligne orange du métro, de la station Côte-Vertu vers Bois-Franc, Gouin et éventuellement vers Laval;
- Prolongement du REM, entre la gare Du Ruisseau et Laval.

### Localisation

- Encourager la mise en place de liens structurants de transport en commun, notamment sur les axes Henri-Bourassa, Saint-Laurent et Papineau.
- Soutenir le prolongement de la ligne orange du métro vers Laval ou le prolongement du REM vers Laval



**Intervenants**

**Responsable :** Arrondissement

**Partenaires :** STM, ARTM, exo, CDPQ



**Échéancier de réalisation**

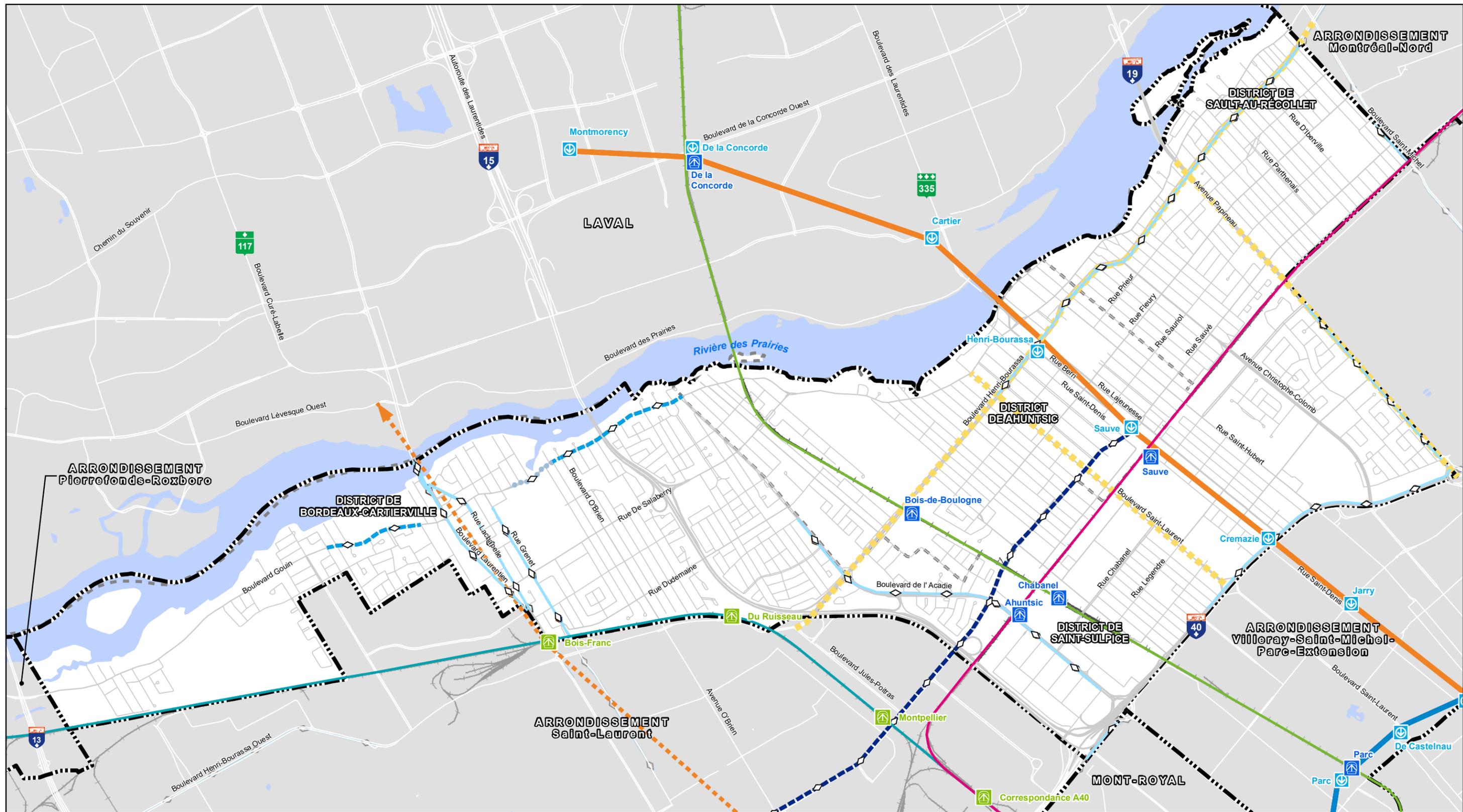
Court terme  
**Moyen terme**  
 Long terme  
 En continu



**Coûts**

\$  
 \$\$  
 \$\$\$



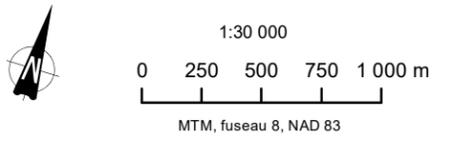


- Légende**
- Limite d'arrondissement
  - - - District électoral
  - Chemin de fer
  - 🚉 Gare de train
  - 🚊 Gare REM projetée
  - 🚇 Station de métro

- 🚇 Métro ligne bleue
- 🚇 Métro ligne orange
- 🚆 Train ligne Deux-Montagnes
- 🚆 Train ligne Mascouche
- 🚆 Train ligne Saint-Jerome

- Réseau MPB projeté**
- ◇— Voies réservées pour autobus existante
  - ◇— Voies réservées pour autobus prévues (2019)
  - ◇— Voies réservées pour autobus à l'étude
  - ◇— SRB Sauvé/Côte-Vertu prévu (2019-2020)

- Liens structurants souhaités par l'Arrondissement**
- Liens bus structurants
  - ➡ Prolongement du métro vers Laval



Source:  
- Utilisation du sol (© Communauté Métropolitaine de Montréal, 2016)



Plan local de déplacements -  
Arrondissement d'Ahuntsic-Cartierville

**Carte 3 Offre projetée et proposée  
de transport en commun**

Novembre 2019







## Action 21

# Soutenir la bonification de l'information à l'utilisateur

Orientation

Améliorer le service d'autobus

### Mise en contexte

L'information à l'utilisateur représente un outil important pour contribuer à la satisfaction des usagers. La mise en opération du service iBus et l'affichage des horaires d'autobus en temps réel permettent de mieux planifier leurs déplacements et de s'adapter à toute situation de changement de service. L'absence d'information génère inversement du mécontentement chez les usagers, lors du retard d'une ligne ou du changement d'itinéraire, par exemple.

### Interventions

Cette mesure prévoit d'inciter la bonification de l'information à l'utilisateur sur le service de transport en commun par autobus. Elle comprend deux volets :

- **Améliorer l'information à l'utilisateur sur le service d'autobus :**
  - Aider la STM dans la poursuite du déploiement des panneaux à affichage dynamique (en temps réel);
  - Assurer la visibilité des panneaux à affichage dynamique et leur positionnement aux endroits stratégiques;
  - Aider la STM dans la poursuite du déploiement des abribus numériques;
  - Organiser des campagnes d'information aux divers outils d'information disponibles (site web, mobiles, téléphones, bornes d'information en station ou abribus numériques, etc.).

- **Bonifier l'information lors de la révision du service :**

- Accompagner la STM dans l'amélioration de la diffusion de l'information concernant la révision des parcours ou des horaires;
- Soutenir les campagnes de communication de la STM lors de la mise en place de services temporaires, notamment des navettes en période de travaux;
- Améliorer la communication avec la STM, notamment pour l'aviser, avec des délais raisonnables, lorsque des travaux planifiés peuvent occasionner des retards sur le service d'autobus. Le cas échéant, offrir des mesures de mitigation viables et améliorer l'information aux usagers des perturbations de service.

### Localisation

- *Abords des stations de métro et des gares*
- *Prioriser l'affichage au niveau des arrêts où l'achalandage est le plus important et où les retards sont les plus récurrents*



Intervenants

**Responsables :** Ville de Montréal et STM

**Partenaires :** Arrondissement et ARTM



Échéancier de réalisation

**Court terme**  
Moyen terme  
Long terme  
**En continu**



Coûts

\$  
\$\$  
\$\$\$



## Action 22

# Améliorer l'accessibilité au transport en commun

### Orientation

Prévoir les aménagements pour assurer l'intermodalité au réseau de transport collectif

### Mise en contexte

La discontinuité ou le manque de convivialité des aménagements pour modes actifs à proximité des infrastructures de transport en commun limitent l'accessibilité et la sécurité à pied et à vélo. L'absence d'aménagements universellement accessibles contraint par ailleurs l'accès de certains usagers aux services de transport public.

### Interventions

Cette action prévoit de soutenir l'amélioration de l'intermodalité aux infrastructures de transport en commun et la bonification de l'accessibilité au service :

- **Améliorer l'accessibilité piétonne aux gares de train et aux stations de métro :**
  - Assurer la présence de trottoirs et de traversées piétonnières protégées;
  - Réaménager les corridors d'accès par l'élargissement des trottoirs, le verdissement et la mise aux normes de l'éclairage.
- **Déployer les infrastructures cyclables vers les métros et les gares de train et bonifier l'offre de stationnement pour vélos** (*Voir Actions 6 et 8*)
- **Soutenir la planification des connexions aux stations REM Bois-Franc et Du Ruisseau**
  - Planifier l'accessibilité locale aux stations pour faciliter l'accès des résidents au transport collectif; proposer des cheminements piétonniers attractifs et sécuritaires pour encourager le transfert modal;
  - Accompagner le Bureau de projet afin d'arrimer les concepts d'aménagement et leur planification.
- **Améliorer les conditions d'accès et d'attente des usagers du transport en commun :**
  - Prévoir suffisamment d'espace aux arrêts d'autobus sur rue pour maintenir une zone d'attente et un corridor de marche;
  - Poursuivre l'implantation d'abribus et de mobilier urbain (bancs, poubelles, etc.) aux arrêts et stations achalandés;
  - Soutenir l'implantation de goulottes pour faciliter l'accès des vélos au réseau de métro;
  - Limiter les conflits entre piétons et cyclistes aux arrêts d'autobus sur les axes pourvus d'aménagements cyclables.
- **Accroître l'accessibilité universelle du réseau de transport en commun :**
  - Assurer l'accessibilité universelle des arrêts d'autobus, notamment par la présence de bateaux pavés et de tuiles podotactiles aux intersections, par et l'entretien des arrêts en période hivernale (*Voir Action 12*);
  - Poursuivre l'aménagement d'ascenseurs dans les édicules du métro.
- **Soutenir la mise en place d'une stratégie tarifaire unique du transport en commun à l'échelle régionale**

### Localisation

- Améliorer les conditions d'attente aux arrêts d'autobus sur les grandes artères (boulevards Crémazie et de l'Acadie, notamment)
- Réaménager les arrêts d'autobus sur le boulevard Gouin, afin d'éliminer les conflits avec la piste cyclable
- Lien entre la piste cyclable longeant les voies du CP et la gare Bois-de-Boulogne



### Intervenants

Responsables : STM et ARTM

Partenaires : Ville de Montréal, Arrondissement, exo et CDPQ



### Échéancier de réalisation

Court terme  
Moyen terme  
Long terme  
En continu



### Coûts

\$  
\$\$  
\$\$\$



### Action 23

## Soutenir l'implantation de pôles de mobilité

#### Orientation

Prévoir les aménagements pour assurer l'intermodalité au réseau de transport collectif

#### Mise en contexte

Dans le cadre de la *Politique de stationnement* et de la *Stratégie d'électrification des transports*, la Ville de Montréal entend réaliser l'aménagement de pôles de mobilité durable sur l'ensemble de son territoire. Ceux-ci visent à optimiser l'offre en transport et la multimodalité (cocktail mobilité), en améliorant l'expérience, l'accessibilité et la sécurité des usagers. Les pôles de mobilité seront implantés dans les secteurs bénéficiant d'une offre de transport durable et aux endroits stratégiques, notamment près d'attrait de Montréal (sites culturels, sportifs, touristiques, etc.), dans les pôles d'emplois, dans les secteurs à vocation économique (générateurs de déplacements) et dans les quartiers résidentiels.

#### Interventions

Cette mesure vise à bonifier l'offre de mobilité durable par l'implantation de pôles de mobilité à l'échelle du territoire

Un pôle de mobilité est un lieu où un grand nombre de services de mobilité sont mis à la disposition des usagers, notamment :

- Des stations de transport en commun;
- Des vélos en libre-service;
- Des véhicules en libre-service et en autopartage;
- Des supports à vélos et des stations réparation pour vélos;
- Des postes d'attente de taxis;
- Etc.

Dans tous les cas, le repérage des pôles de mobilité sera facilité par la mise en place d'une signalétique particulière

Ultimement, les pôles de mobilité permettront de modifier les habitudes de déplacement et de réduire le nombre de véhicules-personne, en augmentant la part des modes alternatifs à l'auto-solo

Trois pôles de mobilité sont déjà en cours de déploiement sur le territoire :

- Promenade Fleury (Fleury/Chambord);
- Complexe sportif Claude-Robillard (avenue Émile-Journault);
- District Central (Chabanel/Esplanade).

Sur le territoire de l'arrondissement, certains secteurs ont déjà été identifiés comme futurs ou potentiels pôles de mobilité. Les pôles de mobilité à l'étude sont illustrés sur la Carte 4. Les deux pôles suivants sont prévus en 2020 :

- Station Henri-Bourassa;
- Parc Raimbault.

#### Localisation

- Gares REM Bois-Franc et Du Ruisseau; stations de métro Henri-Bourassa et Sauvé; rue Fleury Ouest/parc Tolhurst; hôpital du Sacré-Cœur-de-Montréal/parc Raimbault; parc Marcellin-Wilson; rue Lighthall (à proximité de l'intersection des boulevards Henri-Bourassa et Saint-Laurent); Place Fleury (à proximité de l'avenue Papineau), de l'Acadie/Henri-Bourassa (Voir Carte 4)



#### Intervenants

**Responsable :** Ville de Montréal

**Partenaires :** Arrondissement, ARTM, exo, STM, Communauto, car2go, BIXI et Bureau du taxi de Montréal



#### Échéancier de réalisation

**Court terme**  
**Moyen terme**  
Long terme  
En continu



#### Coûts

\$  
\$\$  
\$\$\$



## Action 24

# Favoriser le déploiement des services de véhicules partagés

### Orientation

Déployer les services de transport durable et l'usage partagé de l'automobile

### Mise en contexte

L'offre des services de véhicules en autopartage et en libre-service est principalement concentrée dans l'est de l'arrondissement, ce qui limite l'offre de mobilité alternative dans le district de Bordeaux-Cartierville. Aucune station de Communauto n'est actuellement déployée à l'ouest de l'A-15. Par ailleurs, la zone de desserte des véhicules en libre-service FLEX (anciennement Auto-mobile) de Communauto est limitée à l'est de la voie ferrée du CP, et le service de véhicules en libre-service de car2go a choisi de limiter son offre à certains stationnements hors-rue seulement, malgré que l'Arrondissement ait autorisé la totalité de son territoire à ce type de service par l'implantation des vignettes universelles.

### Interventions

Cette mesure prévoit le déploiement des services d'autopartage et de véhicules en libre-service sur le territoire de l'arrondissement. Ces services offrent une alternative à la possession individuelle d'une automobile, qui passe l'essentiel de son temps stationnée. Ils permettent de réduire les inconvénients liés à la possession d'une automobile (stationnement sur rue dans des quartiers résidentiels denses, frais d'entretien, etc.), tout en offrant un usage personnalisé et adapté aux besoins des usagers. À long terme, ces services permettent de réduire la dépendance à l'automobile :

- **Encourager et favoriser l'élargissement de la zone de desserte des véhicules en libre-service auprès des opérateurs de véhicules en libre-service :**
  - Étaler la zone de desserte FLEX (anciennement Auto-Mobile) à l'ensemble du territoire;
  - Soutenir la mise en place d'une desserte de car2go sur le territoire.
- **Promouvoir les alternatives à l'automobile privée auprès de la population (Voir Action 25)**

- **Soutenir le déploiement de nouvelles stations d'autopartage auprès de Communauto :**
  - Dans Bordeaux-Cartierville;
  - Dans les quartiers résidentiels à plus forte demande;
  - Aux abords des pôles d'emplois et des institutions d'enseignement collégial;
  - Dans les pôles de mobilité.
- **Implanter des espaces de stationnement dédiés aux véhicules partagés (autopartage et libre-service) :**
  - Réserver des espaces de stationnement aux abords des infrastructures de transport collectif, des commerces et des lieux d'emplois et ce, le plus près des accès (places préférentielles);
  - Intégrer au règlement d'urbanisme des critères pour l'aménagement de places pour l'autopartage dans les projets de développement.

### Localisation

- Déploiement de stations Communauto dans Cartierville, dans le secteur Saint-Laurent/Henri-Bourassa, dans le secteur Saint-Simon et dans le secteur Youville
- Expansion de la zone de desserte de véhicules en libre-service dans les districts d'Ahuhtsic, de Saint-Sulpice et de Bordeaux-Cartierville, pour une desserte complète du territoire
- Expansion du service car2go sur le territoire



### Intervenants

**Responsables :** Communauto et car2go

**Partenaires :** Ville de Montréal et Arrondissement



### Échéancier de réalisation

**Court terme**  
**Moyen terme**  
Long terme  
En continu



### Coûts

\$  
\$\$  
\$\$\$



**Action 25**

**Promouvoir les alternatives à l'automobile privée**

**Orientation**

Déployer les services de transport durable et l'usage partagé de l'automobile

**Mise en contexte**

Le manque de connaissances sur les services de mobilité partagée de l'automobile limite son utilisation et sa popularité sur le territoire. En parallèle à leur déploiement, les services émergents doivent être mis de l'avant, afin d'en faire connaître les avantages et d'inciter à leur intégration dans les habitudes de déplacement. L'expansion du service représente un levier de promotion et devrait être accompagnée de campagnes d'information, afin de cibler les usagers potentiels.

**Interventions**

Cette mesure vise à informer et à sensibiliser la population sur les alternatives existantes de mobilité durable. Par une approche concertée avec les entreprises et organismes de mobilité durable, l'Arrondissement prévoit mettre en place différents outils d'incitation :

- Promotion et information sur les **améliorations de service sur les plateformes médiatiques** de l'arrondissement (journal de quartier, page Facebook, etc.);
- Séances d'information avec **essai gratuit** des services de mobilité partagée, par exemple, lors de la mise en service d'un nouveau pôle de mobilité;
- Promotion des **partenariats entre les différentes entreprises de transport durable** et rabais préférentiels (par exemple, tarif réduit pour l'usage de deux modes de transports alternatifs);

- Information et promotion sur les **abonnements corporatifs à l'autopartage** auprès des employeurs et incitation à leur adhésion;
- Campagnes d'information et de sensibilisation aux **avantages des usages partagés de l'automobile**;
- Développement de plateformes permettant le **partage des véhicules privés entre voisins**, en collaboration avec les organismes de solidarité et de mobilité durable (par exemple, le projet *LocoMotion* de l'organisme Solon);
- En complément, des places de stationnement réservées aux usages partagés de l'automobile pourront être déployées par l'Arrondissement (*Voir Action 38*).

**Localisation**

- District Central
- Grands employeurs
- Quartiers résidentiels denses



**Intervenants**

**Responsable :** Arrondissement

**Partenaires :** Ville de Montréal, MOBA, Organismes de solidarité et de mobilité durable, institutions, employeurs, Communauto et car2go



**Échéancier de réalisation**

**Court terme**  
**Moyen terme**  
Long terme  
En continu



**Coûts**

**\$**  
\$\$  
\$\$\$



## Action 26

# Accompagner le déploiement des modes de déplacement émergents

### Orientation

Déployer les services de transport durable et l'usage partagé de l'automobile

### Mise en contexte

Avec l'arrivée de nouveaux modes de transport dans plusieurs villes, les façons de se déplacer évoluent. Le déploiement de ces modes sur le territoire de la Ville de Montréal est en plein essor. Échelonné sur une période d'environ dix ans, le PLD se doit de prévoir l'intégration des « modes de transport du futur » sur le territoire de l'arrondissement. L'un des objectifs de l'Arrondissement consiste à intégrer la venue des transports émergents et des nouvelles tendances de déplacement dans sa planification.

### Interventions

Cette mesure prévoit un suivi des nouvelles formes de mobilité émergentes, afin de les intégrer à la planification des aménagements. L'Arrondissement entend faire une veille sur l'avancement des mobilités innovantes. À long terme, des **projets pilotes** pourront être mis en place.

L'arrivée de **véhicules non immatriculés en libre-service sans ancrage** (VNILSSA) à Montréal, notamment les trottinettes et les vélos électriques, doit être encadrée, afin d'éviter les nuisances et d'assurer la sécurité des usagers.

La circulation des VNILSSA est réglementée à l'échelle municipale, en complément aux dispositions mises en place par le gouvernement du Québec. En mars 2019, la Ville de Montréal s'est dotée d'un règlement encadrant les nouveaux services de mobilité partagée. Les VNILSSA doivent être accrochés sur des supports à vélos (VNILSSA avec cadenas intégré de type « vélo ») ou dans les zones de dégagement de 5 mètres de certaines intersections ou dans les aires désignées (VNILSSA sans cadenas intégré de type « trottinette »).

Sur le territoire d'Ahuntesic-Cartierville, le stationnement des VNILSSA est actuellement prévu sur les supports à vélos publics. Leur déploiement est donc d'autant plus nécessaire, afin d'accommoder la nouvelle offre en libre-service sans ancrage (*Voir Action 8*).

L'évolution du règlement au fil du déploiement des nouvelles formes de mobilité demandera un ajustement de la part de l'Arrondissement, afin de s'arrimer aux nouvelles pratiques. L'Arrondissement pourrait notamment prévoir des zones de dégagement et des aires de stationnement pour les VNILSSA sans cadenas intégré.

Dans le cadre de la *Politique de mobilité durable* et de son *Plan d'action 2018-2023*, le gouvernement du Québec prévoit le financement de projets pilotes pour tester les **véhicules électriques autonomes et connectés**, à Montréal. L'opération de véhicules électriques autonomes (sans conducteur) sera aussi suivie de près, afin de prévoir leur éventuelle intégration sur le réseau de l'arrondissement. L'impact de ces véhicules sur les patrons de déplacements devra également être étudié. La mise en place d'un projet pilote de navette autonome sur le territoire de l'arrondissement pourrait voir le jour éventuellement.

Les initiatives d'**intégration des technologies** dans la gestion des différentes formes de mobilités alternatives sera aussi suivie de près, notamment les nouveaux services de mobilité partagée, de covoiturage, de gestion des livraisons (dernier kilomètre), d'intégration multimodale (*Mobility as a service* [MAAS]), de gestion dynamique des déplacements, etc.

### Localisation

- S.O.



### Intervenants

Responsable : Ville de Montréal

Partenaires : Arrondissement, SAAQ, MTQ et SPVM



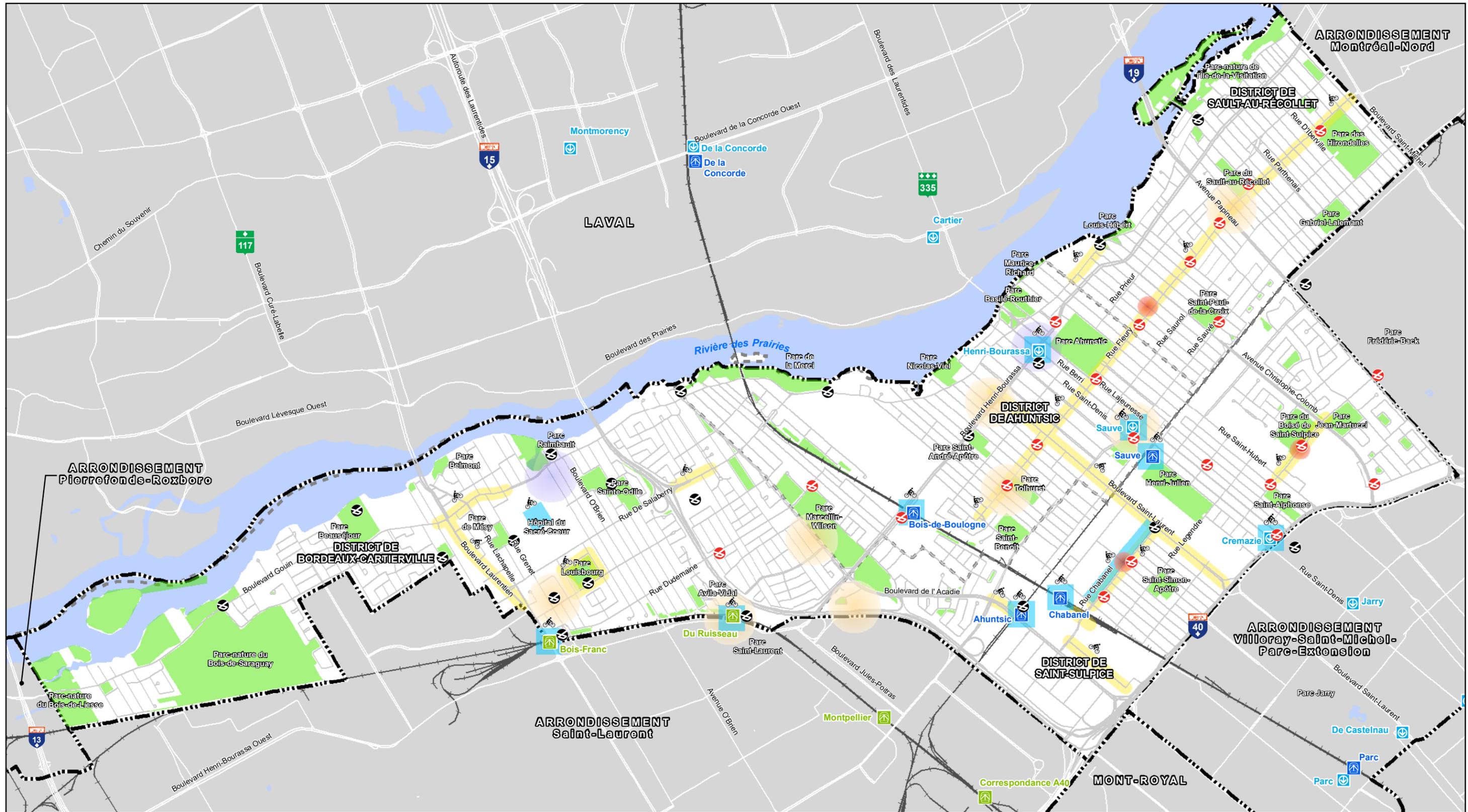
### Échéancier de réalisation

Court terme  
Moyen terme  
Long terme  
**En continu**



### Coûts

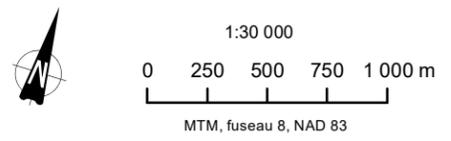
\$  
\$\$  
\$\$\$



- Légende**
- Limite d'arrondissement
  - - - District électoral
  - Chemin de fer
  - 🚊 Gare de train
  - 🚆 Gare REM projetée
  - 🚇 Station de métro
  - 🌳 Parc ou espace vert

- Offre existante**
- 🚲 Station BIXI existante (2019)
  - 🔴 Pôle de mobilité en déploiement

- Améliorations à l'étude ou à étudier**
- 🚲 Station BIXI proposée
  - 🟡 Pôle de mobilité à étudier
  - 🟣 Pôle de mobilité planifié (2020)
  - 🚲 Stationnements vélos longue durée proposés
  - 🚲 Supports à vélos proposés (à étudier)



Source: - Utilisation du sol (© Communauté Métropolitaine de Montréal, 2016)



Plan local de déplacements - Arrondissement d'Ahuntsic-Cartierville

**Carte 4 Améliorations de l'offre de mobilité durable à étudier**

Novembre 2019





### 3.3 Thématique 3 – Apaisement et partage de l'espace public

Depuis plusieurs années, l'Arrondissement a entrepris l'implantation de **mesures d'apaisement de la circulation** dans les rues locales, visant principalement à y limiter la circulation de transit et les excès de vitesse. Les aménagements mis en place regroupent principalement des réductions de largeurs de traverse et de chaussée, notamment par le biais de saillies de trottoir, de bollards et de marquage au sol, et des mesures de déviation verticale telles que des dos-d'âne.

L'Arrondissement valorise la sécurité des quartiers résidentiels, particulièrement les abords des écoles et des parcs, où des enfants se déplacent régulièrement. Afin d'y offrir des conditions de déplacement sécuritaires pour les enfants et les familles, c'est dans ces quartiers qu'a été priorisée la mise en place de mesures d'apaisement.

En 2018, l'Arrondissement a **révisé à la baisse les limites de vitesse** sur l'ensemble de son réseau, afin de traduire la priorité accordée à la quiétude des quartiers et à la sécurité des déplacements. Depuis, l'ensemble des rues locales sont réglementées à 30 km/h, de façon à y limiter les risques de collision et d'améliorer la cohabitation des différents modes dans les rues. Cette révision s'appuie sur la **Vision Zéro** à laquelle la Ville de Montréal a adhéré, et selon laquelle il faut intervenir sur l'ensemble des composantes de la route pour y garantir la sécurité de tous (approche multidisciplinaire).

*L'apaisement de la circulation dans les rues locales fait partie intégrante de la Vision Zéro de la Ville de Montréal. La réduction des vitesses de circulation permet de limiter les risques de collision, et d'en diminuer leur gravité, le cas échéant. Une vitesse de circulation de 30 km/h représente le seuil pour limiter le risque de décès d'un piéton ou d'un cycliste à la suite d'une collision.*

L'approche mise ainsi sur la planification, la conception et la gestion des infrastructures, les dispositions réglementaires, les outils de surveillance et de contrôle, les innovations technologiques, l'éducation, la sensibilisation, et implique l'ensemble des intervenants touchés dans un partage des responsabilités.

La réduction des limites de vitesse à elle seule ne suffit pas à modifier les comportements sur la route. La sécurisation et le partage de la rue impliquent des interventions complémentaires, qui permettront d'assurer le respect de ces limites de vitesses et de **mettre en valeur la place des usagers des modes actifs** dans l'espace public. La poursuite de l'implantation de mesures d'apaisement permettra notamment d'arrimer les aménagements à la nouvelle réglementation. Les usagers des modes actifs ne sont pas protégés par une carrosserie et représentent les modes les plus vulnérables sur la chaussée. Par ailleurs, leurs déplacements zéro émission contribuent à préserver la qualité de l'air et à lutter contre les changements climatiques.

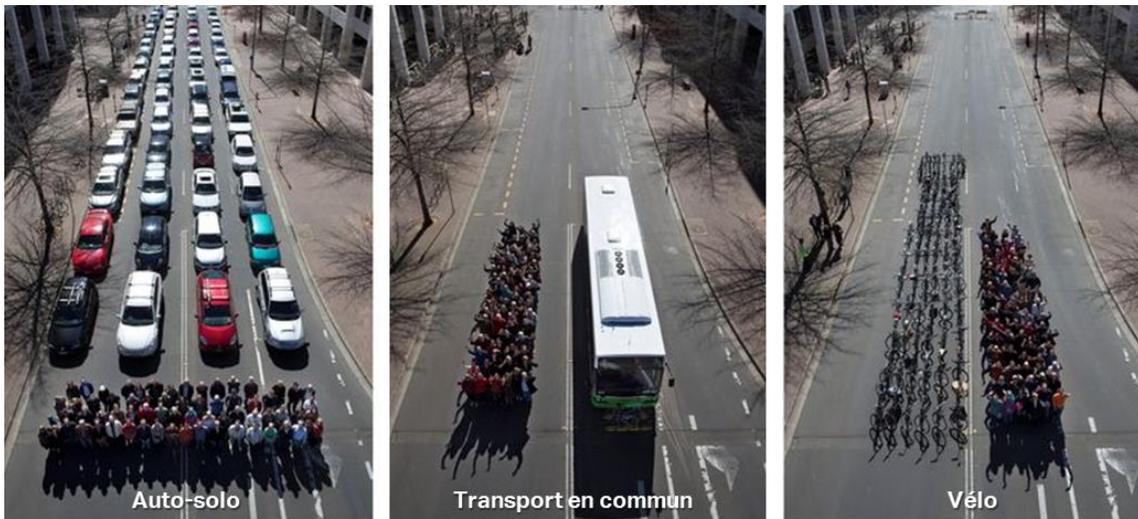
Dans le contexte d'**urgence climatique**, l'Arrondissement reconnaît le besoin de transitions rapides pour réduire les émissions polluantes liées au transport des personnes et pour limiter les impacts des changements climatiques. Cette lutte touche les habitudes de déplacement et l'aménagement urbain, qui sont dorénavant indissociables.

Le PLD de l'arrondissement d'Achats-Cartierville soutient le **partage de l'espace urbain** au profit des modes actifs et collectifs, afin que ceux-ci bénéficient d'aménagements sécuritaires, efficaces et conviviaux. Selon l'approche traditionnelle, le développement des villes et des quartiers était principalement axé sur l'automobile. La majorité de l'emprise des rues est effectivement dédiée à l'efficacité de ce mode de déplacement motorisé (voies de circulation, voie de stationnement, îlots de virage à droite, entrées charretières, etc.), ce qui laisse un espace résiduel souvent trop peu important pour les déplacements par modes actifs.

La **compacité de l'environnement bâti**, la **mixité des activités** et la **desserte efficace en transport collectif** des pôles générateurs de déplacements favorisent l'utilisation des modes actifs (courtes distances) et collectifs (longues distances). L'Arrondissement entend ainsi revoir la place de l'automobile dans l'espace urbain pour favoriser la mobilité durable. L'espace occupé par les modes actifs et collectifs sur la chaussée est d'ailleurs largement moindre que celle des automobiles (Figure 3-1). À cet effet, un seul autobus permettrait de remplacer l'équivalent de 40 à 50 véhicules, économiser 10 646 litres de carburant et empêcher le rejet de 25 tonnes

d'émissions de gaz à effet de serre dans l'atmosphère tous les ans<sup>1</sup>. Par ailleurs, une seule place de stationnement pour automobile représente un espace suffisant pour loger une dizaine de vélos.

**Figure 3-1 Espace urbain occupé par 60 usagers selon le mode de déplacement**



Source : « Australia's Cycling promotion fund ». Traitement AECOM

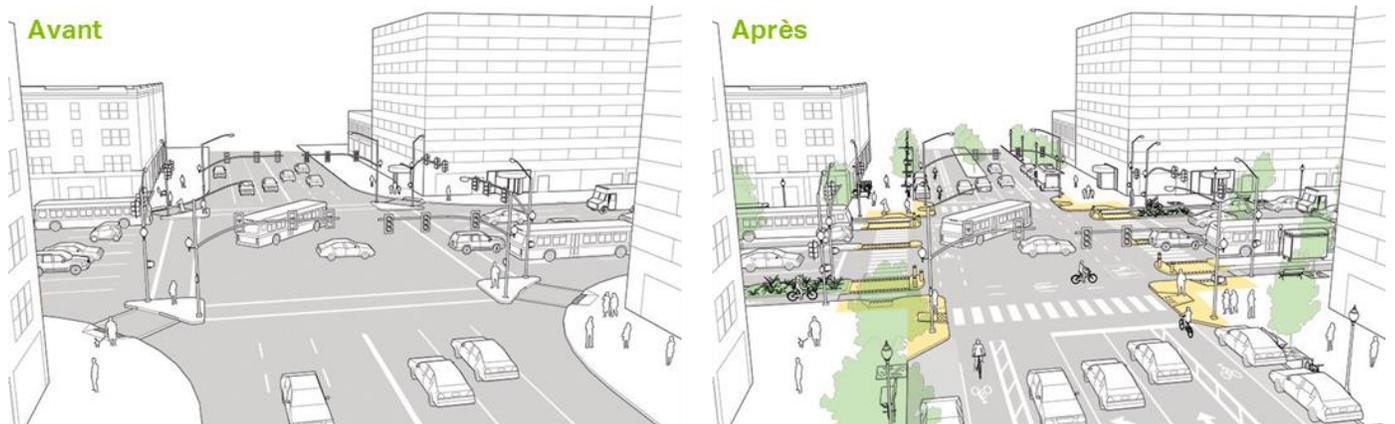
Un **rééquilibrage de l'espace urbain** est nécessaire, pour répondre adéquatement et de manière sécuritaire aux besoins de l'ensemble des usagers. L'Arrondissement compte augmenter la part occupée par les modes actifs et collectifs, notamment par la réorganisation de l'espace et l'intégration d'infrastructures pour les modes durables.

L'optimisation de l'utilisation de l'emprise publique (chaussée, stationnement sur rue, etc.) et privée (entrées charretières, stationnements hors-rue, etc.) représente une opportunité d'amélioration des réseaux actifs et collectifs sur l'ensemble du territoire. Le réaménagement de certains tronçons en **rues piétonnes ou partagées** ou en **vélo-rues** fait partie des mesures qui seront analysées et qui seront développées en concertation avec la population.

La Figure 3-2 présente un exemple de réaménagement d'une intersection urbaine majeure, intégrant des aménagements confortables, sécuritaires et efficaces pour les usagers des modes actifs et collectifs. Cet exemple de réaménagement implique les modifications décrites ci-après, présentées à titre indicatif seulement. Il est à noter que le réaménagement des intersections doit être analysé au cas par cas, selon les besoins, enjeux et contraintes locales :

- **Piétons** : suppression des îlots de virage à droite, aménagement de saillies de trottoir et réduction des rayons de courbure, ajout d'une protection piétonne aux feux, aménagement d'îlots de refuge à mi-traverse, plantation d'arbres, implantation de zones verdies et ajout de mobilier urbain;
- **Cyclistes** : implantation de pistes cyclables unidirectionnelles, aménagement d'îlots de protection en béton, marquage continu des liens cyclables dans les intersections et aménagement de SAS vélos;
- **Transport en commun** : implantation de mesures préférentielles (feux prioritaires, voies réservées, etc.), déplacement des arrêts d'autobus en aval des intersections et aménagement d'arrêts d'autobus sur saillie;
- **Automobiles** : optimisation de la capacité routière, implantation d'une voie auxiliaire et d'une phase de virage à gauche pour limiter les conflits avec les piétons et les cyclistes.

<sup>1</sup> Sources : Ressources naturelles Canada (2007). « Le Guide du Bon \$ens au volant », et STM

**Figure 3-2 Réaménagement convivial d'une intersection majeure**

Source : NACTO. « *Urban Street Design Guide – Major Intersections* ». Traitement AECOM

Les interventions du PLD s'appuient sur les grandes orientations suivantes, en ce qui a trait à l'apaisement et au partage de la rue :

- Apaiser la circulation dans les quartiers;
- Améliorer le partage de l'espace public;
- Promouvoir les modes actifs et sensibiliser les citoyens au partage de la chaussée.



## Action 27 Limiter le transit et les excès de vitesse

### Orientation

Apaiser la circulation dans les quartiers

### Mise en contexte

La présence de congestion sur les artères motive l'utilisation des rues avoisinantes par certains automobilistes, pour leur éviter les files d'attente et les feux de circulation. Les interdictions de virage visant à optimiser les conditions de circulation sur les artères entraînent aussi l'utilisation des rues à proximité, souvent des rues locales. Ces rues ne sont pas adaptées à la circulation de transit, d'autant plus que l'impatience des automobilistes peut entraîner des excès de vitesse, et affecter la quiétude et la sécurité des quartiers résidentiels riverains.

### Interventions

L'Arrondissement entend poursuivre ses efforts en matière d'apaisement de la circulation, afin de limiter la circulation de transit et les excès de vitesse sur le réseau local.

L'Arrondissement priorise **la canalisation de la circulation de transit sur le réseau supérieur, puis artériel**. Pour ce faire, plusieurs mesures seront mises de l'avant :

- **Procéder à une synchronisation des feux de circulation** selon la vitesse affichée, pour améliorer le respect de la limite de vitesse, assurer la fluidité de la circulation et limiter l'utilisation du réseau local;
- Poursuivre l'implantation de **mesures d'apaisement de la circulation dans les rues locales**, afin d'arrimer les aménagements aux vitesses de circulation affichées (particulièrement sur les rues à 30 km/h) :
  - Déviation horizontale ou réduction de la largeur (saillies, chicanes, élargissement des trottoirs, balises, etc.);
  - Déviation verticale (dos-d'âne, traverse/intersection surélevée, coussins berlinois, etc.);
  - Traitement de surface ou revêtement (traverses ou zones texturées, colorées, etc.);
- Réduction des accès (mise à sens unique, interdiction d'une manœuvre, etc.);
- Aménagement de portes d'entrées aux accès des secteurs sensibles (concentration d'écoles);
- Etc.
- **Réviser les critères d'apaisement des rues**, selon les nouvelles limites de vitesse, afin d'uniformiser les mesures sur l'ensemble du territoire;
- Poursuivre les **collectes de mesures de vitesses** sur les rues où des mesures ont été implantées, afin de valider leur adéquation avec le milieu et de mesurer leur impact sur la circulation (vitesses pratiquées, débits routiers, respect de la signalisation, etc.);
- Implanter de la **signalisation** permettant de **canaliser la circulation de transit** sur le réseau artériel (manœuvres interdites, sens unique, etc.). Dans le cas de mises à sens unique, évaluer les impacts sur le réseau en périphérie, afin d'éviter les reports de circulation.

### Localisation

- Synchronisation des feux de circulation selon les vitesses affichées sur les artères (par exemple, Henri-Bourassa)
- Implantation de mesures d'apaisement aux abords des écoles, des parcs, et des zones 30 km/h (notamment les secteurs commerciaux de la rue Fleury)
- Collecte de données dans les secteurs où des mesures sont implantées



Intervenants

Responsable : Arrondissement

Partenaires : Ville de Montréal et SPVM



Échéancier de réalisation

Court terme  
Moyen terme  
Long terme  
En continu



Coûts

\$  
\$\$  
\$\$\$



## Action 28

# Améliorer le partage de l'espace public au profit des modes actifs et collectifs

### Orientation

Améliorer le partage de l'espace public

### Mise en contexte

La majeure partie de l'emprise des rues est actuellement accordée à la voiture : les voies de circulation et de stationnement occupent généralement plus de 75 % de l'emprise d'une rue. Les entrées charretières et les accès aux stationnements hors-rue limitent aussi l'espace alloué aux déplacements sécuritaires des usagers actifs. Une réappropriation de l'espace est nécessaire, afin de l'équilibrer en fonction des besoins de tous les usagers, plus particulièrement ceux des modes actifs.

### Interventions

L'Arrondissement prévoit revoir le partage de la chaussée, afin d'accorder une place plus importante aux modes actifs et collectifs. Une réorganisation de l'espace est nécessaire, afin d'intégrer des infrastructures de mobilité active et collective adéquates (trottoirs, pistes cyclables, voies réservées, etc.) sur le réseau.

Lors de tout réaménagement majeur de rue, l'Arrondissement entend prioriser l'intégration des modes actifs, de façon à leur offrir des liens sécuritaires et conviviaux. L'élargissement des trottoirs sera systématiquement étudié, de façon à assurer un corridor de marche libre d'obstacle sur une largeur minimale d'au moins 1,8 mètre (voir Actions 1 et 12).

L'évaluation de la pertinence d'intégrer un aménagement cyclable sera aussi réalisée lors de tout projet de réfection de rue. Le type d'aménagement sera évalué en fonction du type de rue, de ses usagers et des pôles générateurs desservis, selon les meilleures pratiques d'aménagement du réseau cyclable (voir Action 10).

En présence d'une large emprise, la mise en place d'aménagements cyclables et l'élargissement des trottoirs représentent une façon de réduire la largeur des voies de circulation, d'apaiser la circulation et d'améliorer le partage au profit des modes actifs.

En présence d'une faible emprise, l'élimination du stationnement d'un côté et/ou la mise à sens unique de la rue permettent de gagner de l'espace pouvant être utilisé par les modes actifs et collectifs.

L'aménagement de mesures préférentielles pour autobus permet d'améliorer le partage de la rue entre les usagers des modes privés et ceux des modes publics (voir Action 19).

Enfin, le réaménagement de certains tronçons de rues en rues piétonnes ou partagées ou en vélo-rues fait partie des mesures qui seront analysées et qui seront développées en concertation avec la population.

### Localisation

- Soutenir la Ville de Montréal dans le cadre de l'implantation de l'axe REV Berri/Lajeunesse
- Mettre à sens unique des rues Prieur et Sauriol, et réduire l'offre en stationnement sur rue pour l'aménagement de pistes cyclables bidirectionnelles (prévu en 2020-2021)
- Compléter le réaménagement Laurentien/Lachapelle pour améliorer les conditions de déplacement des usagers des modes actifs et collectifs
- Évaluer l'implantation d'aménagements cyclables dans le cadre des mesures d'apaisement des rues
- Mettre en place un projet-pilote de rue partagée sur Gouin Est, entre l'avenue Hamelin et la rue de Martigny



### Intervenants

Responsable : Arrondissement

Partenaire : Ville de Montréal



### Échéancier de réalisation

Court terme  
Moyen terme  
Long terme  
En continu



### Coûts

\$  
\$\$  
\$\$\$



## Action 29

# Sécuriser les traversées de l'A-40 pour les usagers des modes actifs

### Orientation

Améliorer le partage de l'espace public

### Mise en contexte

Les vitesses et la densité de la circulation sur le boulevard Crémazie, la longueur des traversées, le passage sous les structures de l'A-40 et la présence de zones d'ombre contribuent au sentiment d'insécurité des piétons et des cyclistes lors du franchissement de la Métropolitaine. Les traversées représentent un peu plus de 60 mètres, soit l'équivalent de 12 voies de circulation. Les aménagements sous les structures de l'autoroute sont, pour leur part, minimalistes et peu agréables, étant donné le milieu autoroutier dans lequel elles s'inscrivent.

### Interventions

Cette mesure vise l'amélioration de la convivialité et de la sécurité des déplacements entre Ahuntsic-Cartierville et les territoires de Villeray–Saint-Michel–Parc-Extension et de Mont-Royal, au niveau du franchissement de l'autoroute Métropolitaine. Pour ce faire, l'Arrondissement prévoit :

- Revoir la **géométrie des intersections**, afin d'aménager des traversées piétonnières et cyclables sécuritaires;
- Réviser la **programmation des feux de circulation**, pour intégrer des phases piétonnes adéquates et des phases cyclistes protégées (avec ajout de feux vélos, au besoin);
- Bonifier le nombre de franchissements à vélo (*Voir Action 6*);
- Réaménager les **cheminements sous les structures**, afin d'y prévoir des corridors de marche de largeur adéquate, d'y améliorer la convivialité et d'assurer la présence d'aménagements à échelle humaine;
- Réviser l'**éclairage** sous les structures de l'autoroute pour y inclure un éclairage des aménagements piétonniers et cyclables;
- Améliorer la sécurité des cyclistes par l'ajout de **protection des aménagements cyclables** sous les infrastructures.

### Localisation

- Réaménager l'intersection Crémazie/Papineau, afin d'y prévoir des cheminements piétons sécuritaires
- Améliorer la sécurité du franchissement piéton et cycliste à l'intersection Crémazie/Christophe-Colomb (adaptation de la programmation des feux, remplacement de la phase vélo sur appel par une programmation continue, etc.)
- Sécuriser les franchissements vélos au niveau des intersections Crémazie/Lajeunesse et Crémazie/Henri-Julien (balisage des aménagements, révision des feux et intégration de feux vélos)
- Aménager un franchissement sécuritaire pour cyclistes à l'intersection Crémazie/Saint-Laurent
- Aménager un franchissement sécuritaire pour modes actifs vers le complexe résidentiel ORA, au niveau du boulevard Crémazie et de la rue Fabre
- Aménager un franchissement sécuritaire pour modes actifs, en considérant les critères d'accessibilité universelle, au niveau de la voie ferrée du CP (prévoir le passage des cyclistes avec remorques, des piétons avec poussettes, des fauteuils roulants, etc.)
- Assurer la mise aux normes de l'éclairage sur l'ensemble des franchissements par modes actifs



### Intervenants

**Responsable** : Arrondissement et Ville de Montréal

**Partenaires** : Arrondissement de Villeray–Saint-Michel–Parc-Extension, Ville Mont-Royal, MTQ et promoteurs



### Échéancier de réalisation

**Court terme**  
**Moyen terme**  
**Long terme**  
En continu



### Coûts

\$  
\$\$  
\$\$\$

	<h2>Action 30</h2>	<h1>Soutenir et favoriser les programmes d'incitation aux modes actifs</h1>	
	<p><b>Orientation</b></p> <p>Promouvoir les modes actifs et sensibiliser les citoyens au partage de la chaussée</p>		
<p><b>Mise en contexte</b></p> <p>Dans une optique de réduction des émissions polluantes liées au transport, les déplacements quotidiens des employés et des élèves représentent un levier majeur. L'incitation à l'utilisation des modes durables doit être réalisée en collaboration avec les employeurs et les établissements scolaires, afin d'arrimer l'offre aux besoins réels.</p>			
<p><b>Interventions</b></p> <p>Dans l'objectif d'améliorer les conditions de déplacement des modes actifs et d'encourager leur utilisation, l'Arrondissement prévoit encourager et déployer divers programmes d'incitation sur son territoire.</p> <p>À titre de collectivité, l'Arrondissement pourra prendre part à la démarche menée par Vélo Québec, afin d'obtenir la certification du mouvement <b>VÉLOSYPATHIQUE</b>. Il pourra aussi accompagner les entreprises et organisations de son territoire vers l'obtention de la certification.</p> <p>Le <b>mouvement VÉLOSYPATHIQUE</b> vise à rendre agréable la pratique du vélo au sein des collectivités et des organisations. La démarche s'appuie sur quatre composantes : environnement (aménagement), éducation (sensibilisation), encouragement (incitation) et encadrement (législation).</p> <p>Certains programmes visent spécifiquement les entreprises et les institutions, afin qu'elles promeuvent l'utilisation des modes actifs et collectifs au quotidien. L'élaboration d'un <b>Plan de gestion des déplacements (PGD)</b> représente un outil personnalisé afin d'identifier les solutions les mieux adaptées à leur contexte.</p> <p>Plusieurs programmes en milieu scolaire seront aussi soutenus par l'Arrondissement :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Initiative de <b>Semaine Mon campus à vélo</b>, comme mis en œuvre au Collège Ahuntsic;</li> </ul> <ul style="list-style-type: none"> <li><b>Mon école à pied, à vélo (Vélo Québec)</b> : activités à mettre en place au sein des écoles, afin de promouvoir et de sensibiliser à l'importance d'assurer des conditions sécuritaires vers les écoles pour les piétons et les cyclistes;</li> <li><b>Programme Cycliste averti (Vélo Québec)</b> : formation aux élèves de 5<sup>e</sup> et 6<sup>e</sup> années sur les comportements sécuritaires à adopter pour se déplacer à vélo vers l'école;</li> <li><b>Trottibus (Société canadienne du cancer)</b> : organisation groupée des déplacements à pied des enfants vers l'école, sur la base du « pédibus »;</li> </ul> <p>En parallèle, les recommandations des <b>Plans de déplacements scolaires (PDS)</b> seront partagées avec les services de direction, les enseignants, les parents d'élèves et les citoyens, afin que tous puissent contribuer à inciter les déplacements actifs vers les écoles.</p>			
<p><b>Localisation</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Mise en place d'un service d'accompagnement des élèves depuis les débarcadères, selon les besoins identifiés dans les PDS</li> <li>Mise en place d'un Trottibus, selon les besoins identifiés dans les PDS</li> </ul>			
<p><b>Intervenants</b></p>	<p><b>Responsable</b> : Vélo Québec, Piétons Québec, MOBA, Commissions scolaires, écoles, employeurs et Ville de Montréal</p> <p><b>Partenaires</b> : Arrondissement</p>		
<p><b>Échéancier de réalisation</b></p>	<p><b>Court terme</b></p> <p>Moyen terme</p> <p>Long terme</p> <p>En continu</p>	<p><b>Coûts</b></p>	<p>\$</p> <p>\$\$</p> <p>\$\$\$</p>

	<p><b>Action 31</b></p> <p><b>Sensibiliser au partage de la rue et faire la promotion des modes actifs</b></p>	
<p><b>Orientation</b></p>	<p>Promouvoir les modes actifs et sensibiliser les citoyens au partage de la chaussée</p>	
<p><b>Mise en contexte</b></p>		
<p>En parallèle aux améliorations prévues aux réseaux de mobilité active, l'Arrondissement entend s'impliquer dans la promotion des modes de déplacements actifs afin d'assurer un meilleur partage de la route et d'inciter à leur utilisation.</p>		
<p><b>Interventions</b></p>		
<p>L'Arrondissement prévoit mettre de l'avant des campagnes de sensibilisation et d'éducation visant le partage de la route et l'incitation à l'utilisation des modes de déplacements actifs. Les campagnes pourront notamment prendre la forme d'ateliers : activités ou sorties éducatives à l'extérieur, activités familiales dans les parcs, marches exploratoires, rallyes à vélo, ateliers de réparation ou d'entretien vélo, kiosques d'information, etc. Les campagnes pourront bénéficier de l'affichage dans les lieux publics à fort achalandage ou à clientèle vulnérable (écoles, bibliothèque, centre de loisirs ou communautaire, institutions, etc.)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Mettre en place des campagnes d'éducation sur le partage de la route, le respect du Code de sécurité routière et la Vision Zéro :</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>– Sensibiliser à la courtoisie et au respect de la signalisation et des traverses piétonnes;</li> <li>– Organiser une campagne de sensibilisation au respect du dégagement des intersections, en parallèle à sa mise en application (<i>Voir Action 4</i>);</li> <li>– Sensibiliser au respect des distances sécuritaires des cyclistes et aux risques d'emportierage;</li> <li>– Éviter l'obstruction des aménagements cyclables, et des trottoirs ou traversées;</li> <li>– Poursuivre les campagnes sur le partage de la route avec les véhicules lourds et la sensibilisation aux zones d'angles morts;</li> </ul> </li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Assurer le respect des feux et des traversées par les piétons et cyclistes;</li> <li>– Sensibiliser aux conflits potentiels entre usagers dans le District Central, lors du débordement des camions (<i>Voir Action 35</i>).</li> <li>• <b>Promouvoir l'utilisation des modes actifs :</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>– Sensibiliser aux bienfaits des déplacements actifs chez les enfants et des saines habitudes de vie pour tous. Inciter les parents à accompagner leurs enfants à l'école à pied/vélo;</li> <li>– Organiser une campagne de sensibilisation à l'importance des déplacements par modes actifs, particulièrement pour les courtes distances;</li> <li>– Organiser un rallye à vélo avec démonstration des comportements sécuritaires.</li> </ul> </li> <li>• <b>Sensibiliser la population à la réduction de la marche au ralenti (moteur en marche à l'arrêt) :</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>– Organiser une campagne d'information sur les inconvénients et impacts environnementaux, humains et financiers;</li> <li>– Mettre en place une campagne d'information et de sensibilisation aux abords des secteurs scolaires, des parcs et des institutions de santé, sur les méfaits de la marche au ralenti;</li> <li>– Déployer une éco-patrouille pour faire diminuer la marche au ralenti dans les secteurs sensibles.</li> </ul> </li> </ul>	
<p><b>Localisation</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• S.O.</li> </ul>		
<p> <b>Intervenants</b></p>	<p><b>Responsable :</b> Arrondissement</p> <p><b>Partenaires :</b> SAAQ, SPVM, Ville de Montréal, MOBA, Vélo Québec et Piétons Québec</p>	
<p> <b>Échéancier de réalisation</b></p>	<p>Court terme Moyen terme Long terme <b>En continu</b></p>	<p> <b>Coûts</b></p> <p>\$ \$\$ \$\$\$</p>

### 3.4 Thématique 4 – Stationnement et livraison

Dans un contexte de mobilité durable et de lutte aux changements climatiques, le stationnement représente un levier pour l'optimisation stratégique de la demande. La **gestion durable du stationnement** permet de faire des gains sur les plans économiques, environnementaux et sociaux. Elle permet d'influencer les habitudes de mobilité des résidents et des visiteurs, dans une optique de réduction de l'utilisation de l'automobile privée. L'**optimisation de l'offre et de la demande** de stationnement permet d'atteindre un équilibre, améliorant ainsi l'accessibilité et la réponse aux différents besoins, tout en favorisant l'utilisation des modes alternatifs.

La *Politique de stationnement* représente un outil dont la Ville de Montréal s'est doté, afin d'améliorer la gestion du stationnement dans sa vision de mobilité et d'aménagement durables. Elle prône la modulation et l'optimisation de l'offre, en fonction des besoins des différents milieux.

Les besoins en stationnement varient selon les activités desservies et les alternatives de mobilité offertes. Les secteurs résidentiels denses ne présentent pas les mêmes enjeux de stationnement que les abords des rues commerciales de quartier ou que les secteurs industriels. En théorie, les secteurs desservis par les réseaux structurants de transport en commun devraient présenter des besoins plus limités en stationnement. La gestion et l'optimisation de l'offre dans ces secteurs permet ainsi de valoriser l'utilisation des modes durables.

Par ailleurs, les aires de stationnement représentent généralement des **sources d'îlots de chaleur**. Leur surface asphaltée, sombre et imperméable contribue au réchauffement des quartiers et à la **surverse des eaux de pluie** dans les infrastructures d'égouts. De plus, les aires de stationnement extérieures ont un fort impact sur les distances à parcourir par les modes actifs, éloignant ainsi les pôles d'attractivité des secteurs résidentiels.

L'Arrondissement prévoit s'harmoniser aux principes de la *Politique de stationnement*, notamment en ce qui a trait à la gestion, à la réglementation et à l'aménagement des stationnements sur son territoire. Son pouvoir d'action s'inscrit notamment à l'intégration de principes d'aménagement durable des stationnements à sa réglementation d'urbanisme, qui permettra à long terme d'étendre les bonnes pratiques, en ce qui a trait à l'offre et aux aménagements, à l'échelle du territoire.

Les espaces alloués au stationnement regroupent aussi ceux prévus pour la **livraison**, réalisée par des camions de tailles diverses. La présence de camionnage sur le territoire est inévitable, et la vitalité des pôles économiques de l'arrondissement est tributaire de la livraison et de la libre circulation des biens et services entre eux et vers l'extérieur de l'arrondissement. La saine gestion du réseau de camionnage est primordiale, afin d'assurer la quiétude des secteurs résidentiels, et d'assurer la sécurisation et l'optimisation des trajets utilisés par les véhicules lourds.

L'harmonisation entre l'aménagement des espaces de stationnement dédiés à la livraison et les autres modes de mobilité est essentielle, afin d'assurer des conditions de déplacements sécuritaires des camions, de **limiter les possibilités de conflits** et de **minimiser l'exposition au risque** des autres usagers. Les espaces de livraison ne devraient pas nuire aux conditions de mobilité des autres usagers, surtout sur les réseaux prévus à leur effet (trottoirs, axe cyclable, etc.). Les espaces de livraison devraient être prévus et utilisés selon la réglementation en vigueur. Le stationnement des camions en double file et leur empiètement sur la chaussée représentent des situations particulièrement dangereuses auxquelles l'Arrondissement souhaite remédier pour améliorer les conditions de déplacements de l'ensemble des usagers.

Le PLD s'appuie sur les grandes orientations suivantes en matière de gestion des livraisons et du stationnement :

- Optimiser l'offre et la demande en stationnement;
- Optimiser les conditions de livraison et le transport des marchandises;
- Transformer les espaces de stationnement de façon durable.



## Action 32 Favoriser le partage des aires de stationnement

**Orientation** Optimiser l'offre et la demande en stationnement

**Mise en contexte**

La mutualisation du stationnement représente une mesure prioritaire identifiée dans le cadre de la *Politique de stationnement* de Montréal, afin d'optimiser l'offre en stationnement existante. La mutualisation (ou partage) du stationnement se base sur un principe qui favorise l'utilisation des réserves de capacité dans les stationnements existants ou anticipe le jumelage des besoins complémentaires pour de nouvelles constructions.

### Interventions

Cette mesure prévoit la révision de la réglementation d'urbanisme en matière de stationnement, de manière à favoriser et à encadrer le partage des aires de stationnements.

Le partage des aires de stationnement permet de limiter la suroffre en stationnement, d'optimiser l'utilisation du sol et de valoriser les espaces existants, dans une optique de développement durable. En zone commerciale ou mixte, il permet de limiter l'espace alloué au stationnement et de mutualiser les places entre différents générateurs de déplacements ayant des horaires d'achalandage différents.

L'Arrondissement pourrait d'abord permettre le partage des aires de stationnement entre différents usages. La réglementation sera revue afin de prévoir une réduction du nombre de cases de stationnement exigées dans les nouveaux développements, lors de la mutualisation des places.

Dans le cas d'un redéveloppement, la réduction du nombre de cases sera évaluée sur la base d'un système de partage entre bâtiments voisins.

**Localisation**

- S.O.

 **Intervenants**

**Responsable** : Arrondissement

**Partenaires** : Ville de Montréal et promoteurs immobiliers

 **Échéancier de réalisation**

Court terme

**Moyen terme**

Long terme

En continu

 **Coûts**

\$

\$\$

\$\$\$



### Action 33

## Améliorer l'information aux usagers sur l'emplacement et la disponibilité du stationnement

#### Orientation

Optimiser l'offre et la demande en stationnement

#### Mise en contexte

L'absence d'information à l'usager indiquant l'offre en stationnement en ouvrage complexifie la recherche d'une place et la lisibilité des aménagements. Elle peut augmenter le temps de recherche d'une place et amplifier la pression sur le stationnement sur rue. Un sentiment de manque d'espace de stationnement est ressenti dans certains secteurs, malgré la présence d'une offre résiduelle.

#### Interventions

Cette mesure vise à optimiser l'utilisation de l'offre en stationnement actuelle, et à limiter la recherche d'une place et l'émission des GES associés.

À cet effet, l'Arrondissement pourra :

- Mettre en place une signalisation d'acheminement vers les stationnements ouverts au public de grande capacité (par exemple, plus de 100 places);
- Évaluer l'implantation de panneaux à affichage dynamique, indiquant l'offre résiduelle de stationnement en temps réel;

- Évaluer l'implantation de capteurs au sol sur les espaces de stationnement sur rue, permettant de constater leur utilisation en temps réel;
- Mettre en place des plateformes d'information à l'usager ou promouvoir les plateformes actuelles, indiquant l'offre et éventuellement la disponibilité des places de stationnement.

#### Localisation

- District Central



#### Intervenants

**Responsable :** Ville de Montréal (Agence de mobilité durable)

**Partenaire :** Arrondissement



#### Échéancier de réalisation

Court terme  
Moyen terme  
**Long terme**  
En continu



#### Coûts

\$  
**\$\$**  
\$\$\$



## Action 34

# Utiliser le stationnement comme outil de gestion de la demande

### Orientation

Optimiser l'offre et la demande en stationnement

### Mise en contexte

Le stationnement, principalement gratuit sur le territoire, peut être considéré comme un droit acquis, et faciliter, voire encourager, l'utilisation de l'automobile. Le faible coût des vignettes SRRR, l'un des plus bas à Montréal, contribue aussi à soutenir la motorisation des ménages. La réduction de la dépendance à l'automobile et l'amélioration du partage de la rue passent notamment par la sensibilisation aux coûts réels du stationnement et aux avantages inhérents qu'il procure aux automobilistes. La gestion du stationnement vise à restreindre son utilisation aux réels besoins et à réallouer les espaces à d'autres utilités, notamment au profit des modes durables.

### Interventions

Cette mesure vise à limiter la demande en stationnement et à réduire l'utilisation de l'automobile, en mettant en place des mécanismes de gestion de l'offre et de la demande :

- Implanter des espaces de stationnement de courte durée pour visiteurs et/ou livraisons aux abords de certains générateurs de déplacements, et favoriser l'utilisation des aires de stationnements hors-rue pour le stationnement de longue durée;
- Étendre la tarification du stationnement sur rue sur les artères commerciales, pour favoriser la rotation;
- Réaménager les espaces de stationnement selon d'autres usages pour limiter la suroffre (placettes publiques, terrasses, saillies ou élargissement de trottoirs, axe structurant vélo, voie réservée, etc.);
- Réviser la réglementation afin d'inciter la conversion de cases de stationnement privées en espaces verdis, pour réduire les incitatifs à la possession automobile et lutter contre les îlots de chaleur;
- Réduire l'offre en stationnement sur rue à proximité des aires de stationnement hors-rue;
- Distinguer la vente des espaces de stationnement privé de celle des unités d'habitation;
- Réduire ou limiter l'offre en stationnement sur rue à proximité des infrastructures de transport en commun et des stationnements hors-rue;
- Réserver une offre préférentielle aux véhicules partagés, aux véhicules électriques et aux covoitureurs (*Voir Actions 38 et 39*);
- Évaluer la possibilité de réduire les ratios exigeant la construction de cases de stationnement (normes minimales et maximales);
- Inciter l'utilisation des places privées avant les places sur rue;
- Réviser à la hausse les tarifs d'attribution des vignettes SRRR (première vignette et les suivantes) et offrir des tarifs plus avantageux à l'achat des vignettes SRRR pour les véhicules électriques et à faible consommation;
- Étudier la révision des horaires de SRRR afin d'optimiser l'offre dans les secteurs commerciaux;
- Utiliser les technologies innovantes pour la gestion du stationnement (*Voir Action 33*);
- Évaluer l'implantation d'une tarification dynamique du stationnement, variant selon la demande (périodes d'achalandage ou temps réel).

### Localisation

- Implanter des espaces de stationnement de courte durée et tarifier le stationnement sur rue sur les artères commerciales (rue Fleury Ouest, boulevard Gouin Ouest, etc.)



### Intervenants

**Responsable :** Ville de Montréal, Arrondissement

**Partenaires :** Arrondissement, Ville de Montréal et SDC



### Échéancier de réalisation

Court terme  
**Moyen terme**  
 Long terme  
 En continu



### Coûts

\$  
 \$\$  
 \$\$\$



### Action 35

## Assurer la compatibilité des zones de livraison avec les autres modes de déplacement

#### Orientation

Optimiser les conditions de livraison et le transport des marchandises

#### Mise en contexte

Les secteurs à forte densité de camionnage présentent plusieurs enjeux de sécurité pour les déplacements, particulièrement pour les usagers des modes actifs. Les aires de livraison dans le District Central ne sont plus compatibles avec la taille des camions qui les desservent, ce qui engendre un empiètement des poids lourds sur les trottoirs et la chaussée. En zone commerciale, l'absence de zones de livraison ou leur inadéquation avec les besoins actuels entraîne des situations non sécuritaires telles que l'obstruction des trottoirs, des voies cyclables ou de la chaussée. La sécurité des déplacements des autres usagers est alors compromise lors du contournement des véhicules lourds (circulation sur la chaussée ou à contresens).

#### Interventions

Cette mesure prévoit l'arrimage des besoins du camionnage sur le territoire, tout en maintenant des conditions de déplacement sécuritaires pour l'ensemble des usagers

Pour ce faire, l'Arrondissement prévoit collaborer avec les entreprises :

- **Soutenir le réaménagement des aires de livraison sur le domaine privé :**
  - Encourager l'adaptation des aires de livraison à la taille des camions;
  - Sensibiliser les entreprises aux enjeux de sécurité découlant du débordement des camions sur le domaine public;
  - Sanctionner les comportements dangereux.
- **Revoir les aménagements sur le domaine public aux abords des aires de livraison pour limiter les conflits :**
  - Limiter la taille des entrées charretières sur les trottoirs;
  - Prévoir des aménagements cyclables protégés sur les axes de camionnage.

- **Prévoir des zones de livraison adaptées aux besoins des commerces sur le domaine public :**

- Prévoir des zones de livraison adéquates pour éviter les débordements;
- Réglementer les plages horaires de livraison selon les besoins des commerces, idéalement en dehors des périodes de pointe.

- **Gestion du dernier kilomètre :**

- Soutenir la mise en place de centres de distribution, visant à recueillir l'ensemble des livraisons se destinant dans un secteur et permettant l'utilisation de véhicules de plus petite taille pour le dernier kilomètre;
- Réaliser un projet pilote de mutualisation des livraisons dans les secteurs à forte densité de camionnage (zones industrielles, artères commerciales, etc.);
- Encourager l'utilisation de camions de petite taille, de véhicules électriques ou de vélos-cargos pour les livraisons locales.

#### Localisation

- *District Central (axes Chabanel, Meilleur, etc.) : soutenir le réaménagement des aires de livraison et inciter les propriétaires à mieux définir la dimension des camions de livraison*
- *Rues commerciales : prévoir des zones de livraison sur rue et des horaires de livraison en dehors des périodes de pointe*



**Intervenants**

**Responsable :** Arrondissement

**Partenaires :** Ville de Montréal, Agence de mobilité durable, SPVM, entreprises de camionnage et SDC



**Échéancier de réalisation**

**Court terme**  
**Moyen terme**  
**Long terme**  
En continu



**Coûts**

\$  
\$\$  
\$\$\$



## Action 36

# Assurer le respect de la réglementation de camionnage

### Orientation

Optimiser les conditions de livraison et le transport des marchandises

### Mise en contexte

La circulation de camions dans les quartiers résidentiels ou sur les rues non prévues au *réseau de camionnage* génère des nuisances et représente un enjeu de sécurité pour les riverains. Lors des consultations publiques, la circulation de camions sur les rues locales a été identifiée comme une nuisance par plusieurs citoyens. Aucune mesure n'est actuellement prévue pour vérifier ou assurer le respect de la réglementation de camionnage.

### Interventions

Par cette mesure, l'Arrondissement entend faire respecter la réglementation destinée aux véhicules lourds et le code de sécurité routière, et procéder à des mesures correctives, le cas échéant. À cet effet, l'Arrondissement prévoit :

- Assurer la présence et la visibilité de la **signalisation** de camionnage;
- Analyser les **requêtes citoyennes** pour identifier les quartiers potentiels subissant des nuisances liées au camionnage;
- Mener des **campagnes sur le terrain** pour valider le non-respect de la réglementation de camionnage;
- Intervenir auprès des **transporteurs et transitaires** afin de les encourager à respecter les circuits de livraison;
- Prévoir une **présence policière**, afin d'assurer le respect de la réglementation de camionnage et les zones de livraison;
- Étudier la possibilité de **revoir la réglementation de camionnage**, en fonction de l'évolution des besoins et proposer une révision, au besoin (modification des itinéraires, modification des plages autorisées, etc.);
- Procéder à la **révision du réseau de camionnage**, selon la démarche *Vision Zéro*;
- Procéder à une campagne de sensibilisation et **verbaliser** la circulation des véhicules sur les aménagements cyclables;
- Sensibiliser** les entreprises de camionnage au respect de la réglementation et aux enjeux du non-respect;
- Soutenir la création d'**espaces logistiques** pour limiter la circulation des camions dans les rues locales (centralisation des petites livraisons).

### Localisation

- Boulevard Gouin Ouest, particulièrement aux abords de l'Hôpital du Sacré-Cœur-de-Montréal
- Rues locales, aux abords des artères commerciales (accès aux commerces)
- Boulevard de l'Acadie, au nord du boulevard Henri-Bourassa
- Ensemble des rues locales, prioritairement aux abords des parcs et des écoles
- Surveillance accrue de la circulation des camions sur Christophe-Colomb, notamment lors de la collecte des ordures
- Sur les rues résidentielles permettant de franchir la voie ferrée dans l'est de l'arrondissement (de Lille, De Lorimier, etc.)



### Intervenants

**Responsable** : Arrondissement

**Partenaires** : Ville de Montréal, SPVM, entreprises de camionnage et SDC



### Échéancier de réalisation

Court terme  
**Moyen terme**  
 Long terme  
 En continu



### Coûts

\$  
 \$\$  
 \$\$\$



Source : Voir vert

### Action 37

## Aménager les aires de stationnement de façon durable

#### Orientation

Transformer les espaces de stationnement de façon durable

#### Mise en contexte

Les surfaces des stationnements, généralement asphaltées, représentent d'importantes sources d'îlots de chaleur. Leurs manques de convivialité et d'aménagements adaptés aux modes actifs entraînent aussi un sentiment d'insécurité chez les piétons et les cyclistes, particulièrement dans les plus vastes aires de stationnement.

#### Interventions

Cette mesure prévoit l'intégration de critères d'aménagement plus stricts à la réglementation, de façon à limiter les îlots de chaleur et à assurer des conditions de déplacements sécuritaires pour tous. Le règlement d'urbanisme pourra être révisé de façon à :

- Réduire les exigences minimales et maximales pour l'aménagement de cases de stationnement;
- Favoriser les aménagements en arrière-cour ou en structure (souterrain ou étagé);
- Réduire la taille des cases, des allées et des entrées charretières (normes minimales d'aménagement);
- Prévoir l'aménagement de cheminements sécuritaires pour piétons et cyclistes au sein des aires de stationnement. Idéalement, ceux-ci devraient être bien délimités ou aménagés avec un matériau différent;
- Encourager les propriétaires à demander l'attestation **Stationnement écoresponsable**, visant le soutien et la récompense des stationnements répondant aux meilleures pratiques (CRE-Montréal).

Par ailleurs, les dispositions réglementaires touchant le **verdissement des aires de stationnement** pourraient être bonifiées :

- Exiger des matériaux perméables, facilitant la rétention des eaux de pluie (pavés perméables ou gazonnés, tranchées végétalisées, bio-rétention, paysagement, etc.);
- Exiger des matériaux réfléchissants (béton clair, peinture réfléchissante ou de couleur claire), limitant l'effet d'îlot de chaleur.



Source : Société de développement Angus. Pavé perméable

L'Arrondissement pourrait aussi mettre en place des mesures pour **favoriser le réaménagement et le verdissement des stationnements existants** (révision de la réglementation, programmes de subvention, autres formes de partenariat).

#### Localisation

- Pôles d'emplois (District Central, Hôpital du Sacré-Cœur-de-Montréal, Centre de transport Legendre)
- Institutions d'enseignement collégial (Collège André-Grasset, Collège Ahuntsic)
- Commerces et industries le long des boulevards Laurentien, Saint-Laurent, Henri-Bourassa
- Centres commerciaux (Marché Central, Galeries Normandie)
- Lieux de loisirs (Complexe sportif Claude-Robillard, parcs-nature de l'Île-de-la-Visitation et du Bois-de-Saraguay)
- Stationnements incitatifs des gares REM Bois-Franc et Du Ruisseau



#### Intervenants

**Responsable :** Arrondissement

**Partenaires :** Ville de Montréal, ARTM, CRE-Montréal, promoteurs et propriétaires de stationnements



#### Échéancier de réalisation

**Court terme**  
**Moyen terme**  
Long terme  
En continu



#### Coûts

\$  
\$\$  
\$\$\$



## Action 38

## Favoriser le déploiement d'espaces réservés aux usages partagés de l'automobile

## Orientation

Transformer les espaces de stationnement de façon durable



## Mise en contexte

Dans sa réglementation, l'Arrondissement encourage l'implantation de places pour l'autopartage dans les stationnements, mais aucune exigence n'est prévue au règlement. Par ailleurs, seules les gares Bois-Franc et Du Ruisseau offrent des places pour covoitureurs, pour un total de 25 places. Certaines entreprises offrent aussi un accès à une plateforme de covoiturage ou même des places réservées à ces utilisateurs, mais cette initiative demeure peu répandue.

## Interventions

Cette mesure vise à déployer des aménagements permettant d'encourager les usages partagés de l'automobile.

Des espaces dédiés à l'**autopartage** et au **covoiturage** devraient être aménagés dans les aires de stationnements.

L'aménagement de cases pour l'autopartage représente aussi une façon de **réduire l'offre en stationnement**, puisqu'un véhicule partagé remplace de huit à dix véhicules privés.

Afin d'avoir un réel impact sur la possession automobile, une offre adéquate de véhicules partagés devrait être prévue dans les bâtiments résidentiels (ne pas se limiter à un véhicule partagé).



Source : Vivre en Ville.  
Aménagement de cases pour l'autopartage et verdissement

L'Arrondissement pourra :

- Réviser son règlement d'urbanisme, afin d'intégrer des critères pour l'aménagement de cases d'autopartage dans les nouveaux développements ou lors du réaménagement des stationnements existants. L'Arrondissement pourrait exiger l'aménagement de places ou autoriser la construction d'un nombre moindre de stationnements en présence de cases d'autopartage;
- Prévoir l'aménagement de places réservées à l'autopartage et au covoiturage le plus près des accès;
- Inciter les principaux pôles de déplacements à la location d'espaces de stationnement aux entreprises d'autopartage (informer les pôles générateurs de cette possibilité);
- Encourager la centralisation des déplacements de covoiturage sur une même plateforme, afin de maximiser les chances de jumelage.

## Localisation

- Établissements d'enseignement collégial (Collège Bois-de-Boulogne, Collège Ahuntsic, Collège André-Grasset)
- Institutions de santé et pôles d'emplois (Hôpital du Sacré-Cœur-de-Montréal, District Central, Marché Central)



## Intervenants

Responsable : Arrondissement

Partenaires : Ville de Montréal et SDC



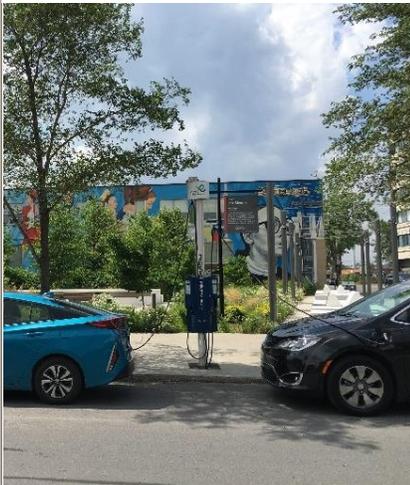
## Échéancier de réalisation

Court terme  
Moyen terme  
Long terme  
En continu



## Coûts

\$  
\$\$  
\$\$\$



**Action 39**

**Poursuivre l'implantation de nouvelles bornes de recharge pour les véhicules électriques**

**Orientation**

Transformer les espaces de stationnement de façon durable

**Mise en contexte**

Le territoire de l'arrondissement bénéficie actuellement d'une quarantaine de bornes de recharge pour véhicule électrique sur le domaine public, dont 24 bornes doubles en 2019. Selon les activités de consultation menées dans le cadre du PLD, il apparaît que l'offre en bornes électriques est insuffisante pour répondre aux besoins, particulièrement près des pôles générateurs. L'offre est principalement concentrée dans l'est de l'arrondissement, près de 70 % de l'offre étant concentrée entre le boulevard Saint-Laurent et l'avenue Papineau.

**Interventions**

L'Arrondissement prévoit poursuivre la mise en place de bornes de recharge pour les véhicules électriques, afin d'encourager l'acquisition de véhicules écoénergétiques.

Les bornes de recharge électriques doivent être installées dans des **endroits stratégiques**, notamment :

- Près des lieux d'emplois;
- Aux abords des commerces;
- Dans les stationnements incitatifs;
- À proximité des services et des bâtiments municipaux.

L'Arrondissement prévoit soutenir le déploiement des bornes de recharge par l'**intégration d'exigences à son règlement d'urbanisme** :

- Exiger l'implantation de bornes de recharge dans les stationnements institutionnels et commerciaux;

- Prévoir l'implantation du filage électrique lors de la construction de stationnements résidentiels (permet de soutenir l'acquisition de véhicules électriques).

Des **avantages préférentiels de stationnement** sur rue et hors-rue peuvent aussi être mis en place pour les véhicules électriques :

- Localisation stratégique des bornes de recharge près des rues commerciales ou des accès des bâtiments;
- Tarification préférentielle du stationnement ou de la vignette SRRR.

Il est à noter que l'implantation de bornes de recharge est parfois limitée par l'étroitesse des trottoirs dans l'arrondissement.

**Localisation**

- *Pôles d'emplois (District Central, Hôpital du Sacré-Cœur-de-Montréal, Hôpital Fleury, CLSC, Centre de transport Legendre)*
- *Gares de train munies de stationnements incitatifs (Du Ruisseau et Bois-Franc)*
- *Artères commerciales (Promenade Fleury, Fleury Ouest, Gouin Ouest) et centres commerciaux (Marché Central, Galeries Normandie)*
- *Institutions d'enseignement collégial*
- *Lieux de loisirs (Complexe sportif Claude-Robillard, parcs-nature de l'Île-de-la-Visitation et du Bois-de-Saraguay)*



**Intervenants**

**Responsable** : Ville de Montréal

**Partenaires** : Arrondissement et Le Circuit électrique/Hydro-Québec



**Échéancier de réalisation**

Court terme  
Moyen terme  
Long terme  
**En continu**



**Coûts**

\$  
\$\$  
\$\$\$



## 4 Suivi du PLD

La mise en œuvre du *Plan local de déplacements* d'Ahuntsic-Cartierville porte sur un horizon approximatif de 10 ans. Au fil des années, l'Arrondissement effectuera le suivi de la mise en œuvre par différents processus de suivi :

- La mise en place de comités de travail et de suivi, formés de l'Arrondissement et de ses partenaires locaux;
- La mesure d'indicateurs de performance permettant le suivi de la mise en œuvre du plan local de déplacements et de ses impacts;
- La production de bilans annuels et de rapports quinquennaux, visant partager les résultats de ses efforts.

### 4.1 Comités de suivi

L'Arrondissement entend mettre sur pied deux comités pour le suivi en continu du PLD :

- Un comité technique interne, formé de personnel de l'Arrondissement et veillant à la faisabilité technique et à la mise en œuvre des interventions et mesures;
- Un comité aviseur externe, formé de l'Arrondissement et de ses partenaires locaux, afin d'arrimer la démarche de mise en œuvre avec les besoins et attentes du milieu. Pour ce faire, le Comité de mobilité active, formé dans le cadre de l'élaboration du PLD, pourra être consulté de façon régulière.

### 4.2 Indicateurs de suivi

Le suivi du PLD à l'aide d'indicateurs a pour objectif de mesurer la progression des interventions et des mesures mises en place, et des impacts obtenus, notamment en ce qui a trait aux habitudes de déplacement. Une cinquantaine d'indicateurs ont été définis dans le cadre de l'élaboration du PLD :

- des indicateurs de **moyens**, qui permettent de constater l'ampleur des efforts mis en œuvre;
- des indicateurs de **résultats**, qui visent à mesurer l'influence des actions sur la mobilité des résidents.

Le tableau suivant recense les indicateurs retenus pour réaliser le suivi du PLD par l'Arrondissement. Les données seront documentées selon leur disponibilité et le délai de suivi défini pour chaque indicateur.

	Mode	Type	Indicateur	Source	Suivi	Pertinence
1	Marche	Résultat	Part modale des déplacements piétons	Enquête OD	5 ans	Modérée
2	Marche	Moyen	Longueur du réseau piétonnier avec trottoirs d'au moins 1,8 m	Arrondissement	1 an	Élevée
3	Marche	Moyen	Part du réseau routier doté de trottoirs	Arrondissement	1 an	Élevée
4	Marche	Moyen	Nombre de nouveaux franchissements des barrières physiques	Arrondissement	1 an	Modérée
5	Marche	Moyen	Nombre d'intersections où la visibilité a été améliorée (premiers 5 m) aux endroits problématiques	Arrondissement	1 an	Élevée
6	Marche	Moyen	Nombre de traversées piétonnières sécurisées (hors feux)	Arrondissement	1 an	Modérée

	Mode	Type	Indicateur	Source	Suivi	Pertinence
7	Marche	Moyen	<p>Nombre d'intersections où une amélioration aux feux de circulation a été réalisée pour les piétons</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>› Nombre de feux de circulation révisés pour les piétons</li> <li>› Nombre de feux piétons à décompte numérique</li> </ul>	Ville de Montréal	1 an	Modérée à élevée
8	Marche	Moyen	Nombre de saillies de trottoir aménagées	Arrondissement	1 an	Élevée
9	Marche	Moyen	Nombre de refuges piétons aménagés à mi-traverse (mail central)	Arrondissement	1 an	Modérée
10	Marche	Moyen	Nombre d'écoles ayant fait l'objet de mesures découlant d'un <i>Plan de déplacements scolaires</i> (PDS)	Arrondissement	1 an	Élevée
11	Vélo	Résultat	Achalandage cycliste sur les liens cyclables	Arrondissement	1 an	Élevée
12	Vélo	Résultat	Part modale du vélo	Enquête OD	5 ans	Faible
13	Vélo	Résultat	Nombre d'abonnés au service BIXI	BIXI	1 an	Modérée
14	Vélo	Résultat	Nombre de déplacements réalisés en BIXI (depuis les bornes de l'arrondissement)	BIXI	1 an	Modérée
15	Vélo	Résultat	Nombre de résidents à moins de 300 m du réseau cyclable	Arrondissement	5 ans	Modérée
16	Vélo	Résultat	Nombre de résidents à moins de 300 m d'une station de vélo-partage	BIXI	5 ans	Modérée
17	Vélo	Moyen	Longueur du réseau cyclable par type de lien	Arrondissement	1 an	Élevée
18	Vélo	Moyen	Nombre de kilomètres de réseau cyclable implantés (par type de lien)	Arrondissement	1 an	Élevée
19	Vélo	Moyen	Longueur du « réseau blanc » (hivernal)	Arrondissement	1 an	Élevée
20	Vélo	Moyen	Nombre d'intersections sécurisées pour les cyclistes (marquage, feux, sas, etc.)	Arrondissement	1 an	Modérée
21	Vélo	Moyen	Nombre de supports à vélos sur rue et sur les terrains publics	Arrondissement	1 an	Élevée
22	Vélo	Moyen	Nombre de stations de vélos en libre-service	BIXI	1 an	Élevée
23	Vélo	Moyen	Nombre de stations de réparation de vélo	Arrondissement	1 an	Modérée
24	Transport collectif	Résultat	Achalandage annuel des stations de transport collectif (métro, train)	STM/exo/REM	1 an	Élevée
25	Transport collectif	Résultat	Achalandage annuel du réseau de bus	STM	1 an	Modérée
26	Transport collectif	Résultat	Part modale du transport collectif	Enquête OD	5 ans	Élevée
27	Transport collectif	Moyen	Longueur du réseau bénéficiant de MPB par type (voies réservées et feux chandelles)	STM	1 an	Élevée
28	Transport collectif	Résultat	Nombre de résidents ou superficie du territoire à moins de 300 ou 500 m d'un arrêt d'autobus	STM	5 ans	Modérée
29	Transport collectif	Moyen	Nombre d'abribus	STM	1 an	Modérée
30	Transport collectif	Résultat	Nombre d'abonnés à des services d'auto-partage et à des communautés de partage de véhicules (Locomotion)	Communauto Solon	5 ans	Élevée

	Mode	Type	Indicateur	Source	Suivi	Pertinence
31	Transport collectif	Résultat	Nombre d'abonnés aux services de véhicules en libre-service	Communauto (FLEX) Car2go	1 an	Élevée
32	Transport collectif	Résultat	Nombres d'abonnés à une plateforme de covoiturage	Compagnie de covoiturage	5 ans	Modérée
33	Transport collectif	Moyen	Nombre de véhicules d'auto-partage	Communauto	1 an	Modérée
34	Transport collectif	Moyen	Territoire desservi par les services de véhicules en libre-service	Communauto (FLEX) Car2go	5 ans	Élevée
35	Transport collectif	Moyen	Nombre de pôles de mobilité implantés	Arrondissement	1 an	Élevée
36	Transport collectif	Moyen	Nombre de zones de stationnement pour les véhicules non immatriculés en libre-service sans ancrage (VNILSSA)	Arrondissement	1 an	Modérée
37	Apaisement et partage de l'espace public	Résultat	Part modale de l'automobile	Enquête OD	5 ans	Élevée
38	Apaisement et partage de l'espace public	Résultat	Nombre de véhicules immatriculés sur le territoire	SAAQ	5 ans	Élevée
39	Apaisement et partage de l'espace public	Résultat	Nombre annuel de collisions (graves, piétons, cyclistes, etc.)	Ville de Montréal	1 an	Élevée
40	Apaisement et partage de l'espace public	Moyen	Redistribution de l'espace urbain au profit des autres mobilités dans le cadre de projets de réaménagement	Arrondissement	Continu	Élevé
41	Apaisement et partage de l'espace public	Moyen	Nombre de dos-d'âne implantés	Arrondissement	1 an	Élevée
42	Apaisement et partage de l'espace public	Moyen	Nombre de cinémomètres éducatifs (radars pédagogiques) implantés	Arrondissement	1 an	Modérée
43	Apaisement et partage de l'espace public	Moyen	Nombre de balises implantées	Arrondissement	1 an	Modérée
44	Apaisement et partage de l'espace public	Moyen	Nombre d'arbres sur rue	Arrondissement	1 an	Modérée
45	Apaisement et partage de l'espace public	Moyen	Nombre de bancs, saillies plantées, etc. implantés sur rue (mobilier urbain)	Arrondissement	1 an	Modérée
46	Livraison et stationnement	Résultat	Stationnements réaménagés de 5 places et plus répondant aux bonnes pratiques d'aménagement durable (nombre ou superficie)	Arrondissement	1 an	Modérée
47	Livraison et stationnement	Résultat	Nombre de résidents ayant acheté un véhicule électrique	SAAQ	5 ans	Limitée
48	Livraison et stationnement	Résultat	Nombre de vignettes de SRRR émises selon le type (première vignette, seconde vignette, véhicule électrique, etc.)	Arrondissement	1 an	Modérée

	Mode	Type	Indicateur	Source	Suivi	Pertinence
49	Livraison et stationnement	Moyen	Nombre d'entreprises visitées dans le cadre des interventions réalisées auprès des propriétaires d'immeubles avec quais de chargement	Arrondissement	1 an	Modérée
50	Livraison et stationnement	Moyen	Nombre de bornes de recharge électrique	Hydro-Québec	1 an	Élevée

### 4.3 Reddition de comptes

L'Arrondissement s'engage à recenser, à chaque année selon leur disponibilité, les données relatives aux indicateurs identifiés ci-avant. Un suivi annuel sera réalisé par le Comité technique afin de documenter l'ensemble des éléments de suivi.

Sur une base quinquennale (5 ans), l'Arrondissement prévoit l'élaboration d'un rapport de suivi. Celui-ci comprendra l'analyse de l'évolution des différents indicateurs et le bilan de l'Arrondissement par rapport aux différentes actions prévues au PLD. La présentation des résultats sur une période de cinq ans permettra de constater les impacts du PLD et de suivre son évolution par rapport au niveau d'atteinte des effets recherchés.

## 5 Plan triennal 2020-2022

Le *Plan triennal* présenté aux pages suivantes identifie 72 mesures que l'Arrondissement entend mettre en place lors des trois premières années. Ces mesures ont été identifiées comme prioritaires, et couvrent l'ensemble des thématiques et orientations du PLD.

Pour obtenir plus de détails, le tableau indique l'action du PLD à laquelle chaque mesure se réfère.

Les usagers vulnérables touchés par les mesures sont aussi identifiés, soit les écoliers (✎), les piétons (🚶) et les cyclistes (🚲). Par ailleurs, une estimation qualitative de la difficulté de mise en place (facile ★ à difficile ★★★★★) et des coûts d'implantation (peu élevés \$ à élevés \$\$\$) est aussi présentée à titre indicatif.

Les mesures qui sont déjà en cours d'implantation sont aussi identifiées (●).

Thématique	Référence	Usagers	Mesure	Difficulté de mise en œuvre	Coûts	Maître d'œuvre	Horizon	En cours
1	Modes actifs	Action 1	 Prévoir un cheminement convivial et sécuritaire entre la station Crémazie et le Collège Ahuntsic	★★	\$\$	Arrondissement	2021	
2	Modes actifs	Action 1	 Prévoir un cheminement convivial et sécuritaire entre la station de métro et la gare de trains Sauvé – Élargissement du trottoir Sauvé/Saint-Denis	★	\$\$	Ville de Montréal	2022	
3	Modes actifs	Action 1	 Prévoir un cheminement convivial et sécuritaire entre la gare Ahuntsic et le District Central	★★★★	\$\$\$	Promoteurs	2022	
4	Modes actifs	Action 1	 Aménager des trottoirs sur le boulevard Gouin Ouest, entre l'avenue Joseph-Saucier et la limite ouest de l'arrondissement (desserte du Collège Sainte-Marcelline)	★★★	\$\$	Arrondissement Ville de Montréal	2021 (trottoirs temporaires) 2022 (trottoirs et piste cyclable)	
5	Modes actifs	Action 1 Action 13	 Aménager des trottoirs sur le boulevard Laurentien et augmenter la couverture végétale	★★★	\$\$\$	Ville de Montréal	2020	●
6	Modes actifs	Action 1	 Bonifier le cheminement piétonnier sur le boulevard de l'Acadie, au niveau du parc de Bordeaux	★★	\$	Arrondissement	2021	
7	Modes actifs	Action 1	 Aménager des trottoirs sur l'avenue Jean-Bourdon	★	\$	Arrondissement	2020	
8	Modes actifs	Action 1	 Aménager des trottoirs sur l'avenue Marcelin-Wilson (accès au parc Marcelin-Wilson)	★	\$	Arrondissement	2020	
9	Modes actifs	Action 2	 Étudier de nouveaux franchissements des voies ferrées, par exemple dans l'axe de l'avenue de l'Esplanade	★★★★	\$	Arrondissement	2021	
10	Modes actifs	Action 2	 Étudier de nouveaux liens à travers les grands terrains non franchissables	★★★	\$	Arrondissement	2020	
11	Modes actifs	Action 2	 Étudier l'aménagement d'un accès vers la gare Chabanel, du côté sud de la rue Chabanel, au niveau du Marché Central	★★★★	\$\$	Ville de Montréal	2022	
12	Modes actifs	Action 2	 Étudier l'aménagement d'un accès entre la gare Bois-de-Boulogne et le boulevard Henri-Bourassa	★★★★	\$\$	Ville de Montréal	2022	
13	Modes actifs	Action 3	 Réaménager les intersections avec îlots déviateurs (de l'Acadie/Henri-Bourassa, Lajeunesse/Gouin, etc.)	★★★	\$\$\$	Ville de Montréal	En continu	
14	Modes actifs	Action 3 Action 12	 Débuter l'évaluation de l'augmentation du temps de traversée des piétons sur le boulevard Henri-Bourassa	★	\$	Ville de Montréal Arrondissement	2020	

Thématique	Référence	Usagers	Mesure	Difficulté de mise en œuvre	Coûts	Maître d'œuvre	Horizon	En cours
15	Modes actifs	Action 3	 Poursuivre l'implantation de refuges piétons sur les larges artères munies d'un terre-plein (Henri-Bourassa, de l'Acadie)	★★	\$\$	Ville de Montréal Arrondissement	En continu	
16	Modes actifs	Action 3	 Réaménager l'intersection de la rue De Salaberry, suite à la fermeture de la bretelle de sortie de l'A-15 Sud : <ul style="list-style-type: none"> <li>Implantation d'une intersection à feux et ajout d'une traversée piétonnière sécuritaire de l'axe De Salaberry</li> </ul>	★★★	\$	Ville de Montréal MTQ	<i>En attente d'une confirmation du MTQ</i>	
17	Modes actifs	Action 4	 Procéder au dégagement des 5 mètres aux abords des intersections sensibles aux abords des écoles	★★	\$ à \$\$	Arrondissement	2021	
18	Modes actifs	Action 4	 Procéder au dégagement des 5 mètres aux abords des traversées piétonnières non protégées	★★	\$ à \$\$	Arrondissement	En continu	
19	Modes actifs	Action 4	 Procéder au retrait des places de stationnement tarifé aux abords des intersections	★★	\$\$	Ville de Montréal	2021	
20	Modes actifs	Action 5	 Améliorer le cheminement des écoliers entre les deux pavillons de l'école Sophie-Barat et vers la station de métro Henri-Bourassa	★	\$	Arrondissement	2020	
21	Modes actifs	Action 5	 Procéder à l'amélioration des corridors scolaires, selon les recommandations des PDS et selon les disponibilités budgétaires, en accordant une priorité aux écoles situées sur les artères : <ul style="list-style-type: none"> <li>Mise en place d'une signalétique distinctive</li> <li>Implantation d'une signalisation dynamique</li> <li>Projet-pilote de rue partagée ou de piétonnisation</li> <li>Mise à sens unique et aménagement d'un débarcadère</li> <li>Mise en place d'un service d'accompagnement des enfants entre la rue et l'école</li> </ul>	★ à ★★★★	\$ à \$\$\$	Arrondissement SPVM CSDM Écoles	En continu	
22	Modes actifs	Action 6	 Implanter une piste cyclable bidirectionnelle sur la rue Prieur	★★★★	\$\$\$	Arrondissement Ville de Montréal	2020	
23	Modes actifs	Action 6	 Implanter une piste cyclable bidirectionnelle sur la rue Sauriol	★★★★	\$\$\$	Arrondissement Ville de Montréal	2020	
24	Modes actifs	Action 6	 Poursuivre le déploiement du réseau cyclable local selon le <i>Plan vélo</i> de l'Agglomération	★ à ★★★★	\$ à \$\$\$	Arrondissement Ville de Montréal	En continu	
25	Modes actifs	Action 7	 Soutenir le déploiement du service de vélo-partage dans l'arrondissement, plus particulièrement dans Bordeaux-Cartierville	★★	\$\$	BIXI	En continu	
26	Modes actifs	Action 8	 Déployer des supports à vélos sur le territoire et les maintenir à l'année	★	\$	Arrondissement	En continu	

Thématique	Référence	Usagers	Mesure	Difficulté de mise en œuvre	Coûts	Maître d'œuvre	Horizon	En cours
27	Modes actifs	Action 8	 Revoir la réglementation d'urbanisme pour favoriser l'aménagement de stationnements pour vélos	★★	\$	Arrondissement	2020	
28	Modes actifs	Action 9	 Sécuriser les traverses cyclables aux intersections sur l'avenue Christophe-Colomb	★★	\$	Arrondissement	2020	
29	Modes actifs	Action 10 Action 11	 Mettre à niveau des axes cyclables Berri et Lajeunesse, dans le cadre du REV (pistes cyclables unidirectionnelles)	★★★★	\$\$\$	Ville de Montréal Arrondissement	2020	
30	Modes actifs	Action 11	 Revoir l'aménagement cyclable sur l'avenue Émile-Journault	★★★	\$\$\$	Ville de Montréal Arrondissement	2021	
31	Modes actifs	Action 11	 Étudier l'amélioration de la sécurité des traversées cyclables du boulevard Crémazie	★★★	\$	Arrondissement Ville de Montréal	2021	
32	Modes actifs	Action 11	 Étudier l'implantation de marquage vert distinctif pour sécuriser la circulation des cyclistes	★	\$	Arrondissement Ville de Montréal	2020	
33	Modes actifs	Action 11	 Étudier le réaménagement de la piste cyclable sur Christophe-Colomb	★★★	\$\$	Ville de Montréal Arrondissement	2021	
34	Modes actifs	Action 11	 Réviser l'aménagement cyclable sur le boulevard Gouin Ouest, au niveau du parc-nature du Bois-de-Saraguay, lors du réaménagement de l'axe entre les axes LeMesurier et Toupin	★★★	\$\$	Ville de Montréal	2022	
35	Modes actifs	Action 12	 Intégrer les principes de l'accessibilité universelle lors des travaux de réfection routière de planage-revêtement et dans le cadre du projet Laurentien/Lachapelle	★	\$	Arrondissement Ville de Montréal	En continu	●
36	Modes actifs	Action 13	 Aménager une placette publique à l'intersection Keller/Laurentien, dans le cadre des travaux sur Laurentien/Lachapelle	★★★	\$\$\$	Ville de Montréal	2020	
37	Modes actifs	Action 13	 Aménager des saillies de trottoir végétalisées et des placotoirs sur le boulevard Gouin Ouest	★★	\$\$	Ville de Montréal Arrondissement	2022	
38	Modes actifs	Action 14	 Assurer l'entretien de la chaussée, de la signalisation et du marquage au sol	★★★	\$\$\$	Arrondissement Ville de Montréal	En continu	
39	Modes actifs	Action 15	 Étendre le réseau Blanc sur l'axe Gouin et sur les nouveaux liens implantés	★★	\$\$	Ville de Montréal Arrondissement	En continu	
40	Modes actifs	Action 16	 Exiger des plans de maintien de la mobilité des piétons et des cyclistes, incluant des itinéraires de détours protégés pour piétons et cyclistes, lors de tous les travaux routiers	★	\$	Arrondissement Ville de Montréal	En continu	

Thématique	Référence	Usagers	Mesure	Difficulté de mise en œuvre	Coûts	Maître d'œuvre	Horizon	En cours	
41	Transport collectif	Action 17 Action 18		Organiser une consultation sectorielle dans l'arrondissement, dans le cadre de la refonte du réseau d'autobus	★★	\$	STM Arrondissement	2021	
42	Transport collectif	Action 19		Compléter la mise en place du SRB Sauvé-Côte-Vertu	★★	\$\$\$	STM Arrondissement	2020	•
43	Transport collectif	Action 19		Soutenir la mise en place de voies réservées sur certains tronçons du boulevard Gouin Ouest	★★	\$\$	STM Ville de Montréal	2020	
44	Transport collectif	Action 21		Supporter la bonification de l'information à l'utilisateur	★★★	\$\$\$	Ville de Montréal STM	En continu	
45	Transport collectif	Action 22		Soutenir l'aménagement de connexions par modes actifs aux stations REM Bois-Franc et Du Ruisseau	★★★	\$\$\$	Arrondissement de Saint-Laurent Ville de Montréal	Arr. 2022	
46	Transport collectif	Action 23		Planter deux nouveaux pôles de mobilité par année	★★★	\$\$	Ville de Montréal Arrondissement	En continu	
47	Transport collectif	Action 24		Soutenir l'expansion de la zone de desserte des véhicules en libre-service, à l'échelle du territoire	★★	\$	Compagnies privées de mobilité durable	En continu	
48	Transport collectif	Action 25		Collaborer avec la SDC du District Central pour la promotion des alternatives à l'automobile-solo chez les employeurs et les employés	★	\$	SDC Arrondissement	2020	
49	Transport collectif	Action 25		Soutenir l'implantation de communautés de partage de véhicules dans l'arrondissement (projet <i>LocoMotion</i> de l'organisme Solon)	★	\$\$	Arrondissement Organismes de solidarité et de mobilité durable	2020	
50	Transport collectif	Action 26		Étudier l'aménagement de zones de stationnement pour les véhicules non immatriculés en libre-service sans ancrage (VNILSSA)	★	\$	Ville de Montréal Arrondissement	2020	
51	Apaisement et partage de l'espace public	Action 27		Réviser les critères d'apaisement des rues selon les nouvelles limites de vitesse	★	\$	Arrondissement	2020	
52	Apaisement et partage de l'espace public	Action 27		Poursuivre la mise aux normes des feux de circulation et synchroniser les feux selon les vitesses affichées	★★	\$\$	Ville de Montréal Arrondissement	En continu	

Thématique	Référence	Usagers	Mesure	Difficulté de mise en œuvre	Coûts	Maître d'œuvre	Horizon	En cours
53	Apaisement et partage de l'espace public	Action 27		Poursuivre la collecte de données sur les axes où des mesures d'apaisement sont implantées	★★	\$	Arrondissement	En continu
54	Apaisement et partage de l'espace public	Action 27		Procéder à des relevés et observations à la suite de la mise à sens unique des axes Prieur et Sauriol, et procéder aux ajustements nécessaires suivant les impacts	★★	\$	Arrondissement	2022
55	Apaisement et partage de l'espace public	Action 28		Planter un projet de rue partagée sur le boulevard Gouin, entre l'avenue Hamelin et la rue De Martigny	★	\$	Arrondissement Ville de Montréal	2020
56	Apaisement et partage de l'espace public	Action 29		Aménager un franchissement sécuritaire pour modes actifs vers le complexe résidentiel ORA, au niveau du boulevard Crémazie et de la rue Fabre	★★★	\$\$	Promoteurs immobiliers Ville de Montréal Arrondissement	2020
57	Apaisement et partage de l'espace public	Action 30		Soutenir et favoriser la mise en place de programmes d'incitation aux modes actifs, selon les recommandations des PDS	★ à ★★★★	\$ à \$\$\$\$	CSDM et écoles Arrondissement SPVM	En continu
58	Apaisement et partage de l'espace public	Action 31		Poursuivre l'implantation de stations de réparation pour vélos	★	\$	Arrondissement Vélo Québec Ville de Montréal	En continu
59	Livraison et stationnement	Action 32		Revoir la réglementation d'urbanisme, afin de permettre le partage (la mutualisation) des aires de stationnement	★★	\$	Arrondissement	2020
60	Livraison et stationnement	Action 33		Évaluer l'implantation d'une signalisation de jalonnement dynamique du stationnement dans le District Central	★★★	\$\$\$	Ville de Montréal Arrondissement SDC Propriétaires	2022
61	Livraison et stationnement	Action 34		Dans le cadre du réaménagement du boulevard Gouin Ouest, entre le boulevard Laurentien et la place Saint-Germain, étudier le mode de gestion des places de stationnement sur rue dans le secteur commercial, pour favoriser sa rotation	★★	\$	Ville de Montréal Arrondissement	2020
62	Livraison et stationnement	Action 34		Réviser la réglementation, afin de faciliter et d'inciter la conversion de cases de stationnement privées en espaces verdis	★★	\$	Arrondissement	2020
63	Livraison et stationnement	Action 34		Planter des tarifs de vignettes SRRR modulés selon la consommation des véhicules, offrant ainsi des tarifs plus avantageux pour les véhicules à faible consommation	★	\$	Arrondissement	2020

	Thématique	Référence	Usagers	Mesure	Difficulté de mise en œuvre	Coûts	Maître d'œuvre	Horizon	En cours
64	Livraison et stationnement	Action 35		Évaluer l'implantation d'un centre de distribution des marchandises sur le territoire	★★	\$	Ville de Montréal Arrondissement	2021	
65	Livraison et stationnement	Action 36		Adapter la réglementation de camionnage en fonction des travaux de la Vision Zéro	★★★	\$\$	Ville de Montréal Arrondissement	2022	
66	Livraison et stationnement	Action 37		Revoir la réglementation d'urbanisme, afin d'intégrer des critères d'aménagement durable des aires de stationnement	★★	\$	Arrondissement	2020	
67	Livraison et stationnement	Action 37		Obtenir une accréditation « Stationnement écoresponsable » pour un stationnement municipal	★★★	\$\$\$	Arrondissement CRE-Montréal	2022	
68	Livraison et stationnement	Action 38		Revoir la réglementation d'urbanisme, afin de prévoir l'aménagement d'espaces réservés aux usages partagés de l'automobile dans les aires de stationnements	★★	\$	Arrondissement	2020	
69	Livraison et stationnement	Action 39		Poursuivre le déploiement de bornes de recharge pour véhicules électriques sur l'ensemble du territoire	★★★	\$\$	Ville de Montréal Arrondissement	En continu	
70	Livraison et stationnement	Action 39		Revoir la réglementation d'urbanisme, afin d'exiger l'aménagement de bornes de recharge pour véhicules électriques dans les stationnements institutionnels et commerciaux, et l'installation du filage électrique dans les stationnements résidentiels	★★	\$	Arrondissement	2020	





