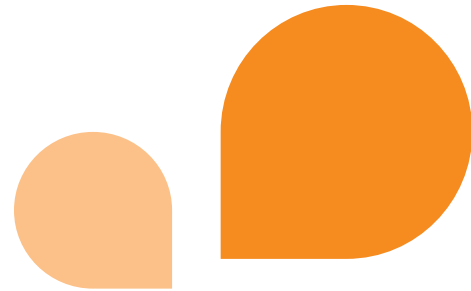




PLAN LOCAL DE DÉPLACEMENTS

2018

Mise en contexte



En concordance avec les recommandations citoyennes émises lors du processus de consultation publique, le Plan local de déplacements de l'arrondissement de Villeray-Saint-Michel-Parc-Extension favorise la mobilité, dont les modes de transport actifs, collectifs et alternatifs dans sa manière de penser l'espace public.

Cet outil de planification propose 39 actions au cœur des préoccupations citoyennes. Ces actions sont réfléchies afin de faire de l'arrondissement un endroit convivial et sécuritaire pour sa population, et ce, dans une perspective de développement durable.

Le Plan de transport de la Ville de Montréal, adopté en 2008, identifie les grandes orientations de développement et les projets de transport sur le territoire de l'île de Montréal, dans un horizon de 10 à 20 ans. Son principal objectif est de réduire la dépendance à l'automobile en favorisant un usage accru des transports collectifs et actifs.

Le Plan de transport de la Ville de Montréal invite aussi les arrondissements à se doter d'un **Plan local de déplacements (PLD)** (chantier 10). Le PLD constitue un outil avec lequel les arrondissements peuvent préciser leurs intentions par rapport aux déplacements, notamment en matière de promotion des transports collectifs, de sécurisation des déplacements piétons et cyclistes, de modération de la circulation par la « création de quartiers verts », de stationnement, de circulation des camions (plan de camionnage), de gestion de la demande, etc.

L'arrondissement de Villeray-Saint-Michel-Parc-Extension cherche, par l'élaboration d'un PLD, à revoir la place accordée à chaque mode de déplacement et à améliorer le partage de l'espace urbain et de la voie publique pour une meilleure cohabitation entre les différents modes.



Portée du PLD

Le PLD constitue un outil de planification à l'échelle locale, issu d'une démarche participative. Il vise à identifier les orientations et à prioriser les actions à mettre en œuvre afin d'améliorer les conditions de déplacement des personnes et des biens, ainsi que les éléments qui y sont directement associés (stationnement, aménagement, qualité de vie, etc.). Le PLD porte sur tous les déplacements du territoire de l'arrondissement, incluant les déplacements locaux (en provenance ou à destination du territoire) ainsi que de transit. Le PLD est adopté par le conseil d'arrondissement et traduit la volonté politique des moyens de mise en œuvre pour répondre aux préoccupations locales.

Le PLD ne constitue pas un plan d'action détaillé, mais 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.



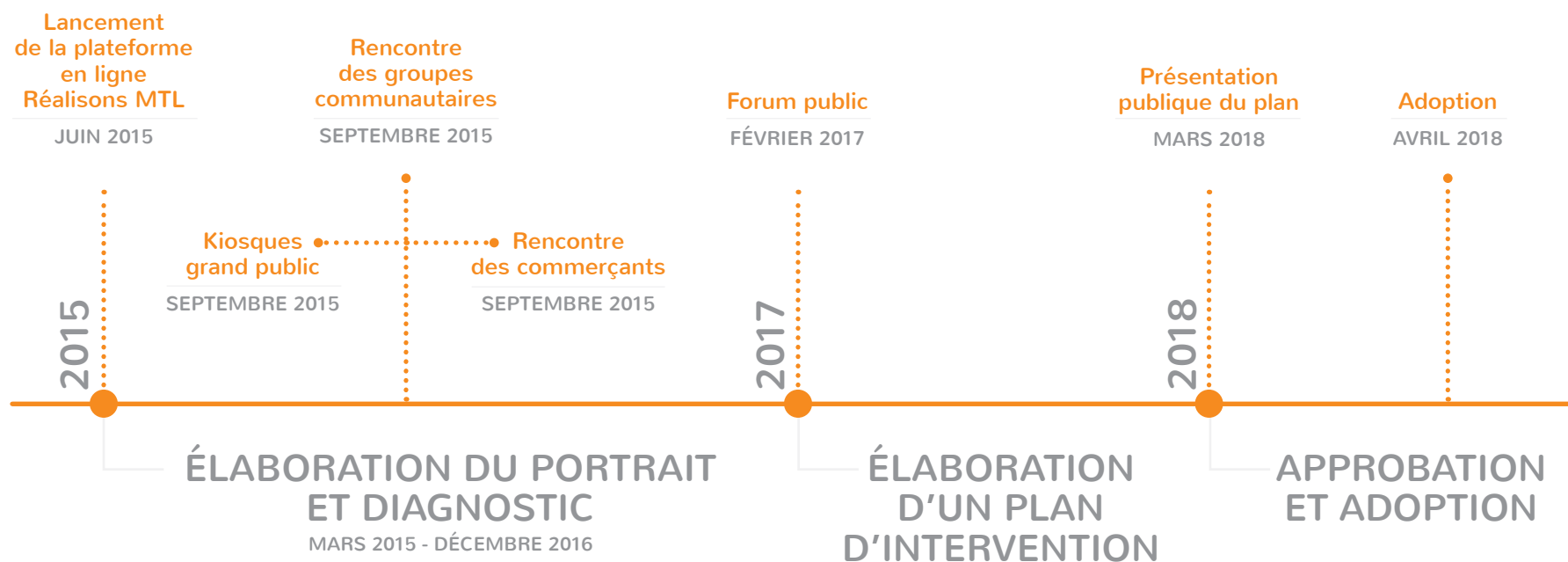
Le PLD de l'arrondissement s'intègre au contexte de planification en cours et repose notamment sur les enjeux liés à la mobilité durable. Par ailleurs, il vise à répondre aux préoccupations en matière de transport des citoyens et des représentants du milieu. De façon plus précise, le PLD s'articule autour des principaux objectifs suivants :

- Établir un diagnostic des conditions de circulation actuelles et futures ;
- Définir et proposer des solutions viables, conformes au contexte de planification élargi, notamment à l'égard du *Plan de transport de la Ville de Montréal* ;
- Doter l'arrondissement d'une approche et d'une politique d'ensemble répondant aux préoccupations des citoyens et des autres intervenants, et aux problématiques de transport identifiées sur le territoire ;
- Proposer des mesures et des interventions efficaces et adaptées, permettant l'amélioration des conditions globales de transport en matière de :
 - transport en commun, notamment en ce qui a trait à la desserte des pôles d'emploi ;
 - réseau piétonnier ;
 - réseau cyclable ;
 - transport sur l'ensemble du réseau routier local actuel et futur ;
 - stationnement ;
 - transport des marchandises,
- Mettre en valeur les pôles d'intérêt de l'arrondissement (commercial, industriel, institutionnel et autres).

Étapes d'élaboration du PLD

Le Plan local de déplacement de l'arrondissement de Villieray-Saint-Michel-Parc-Extension a été élaboré selon les exigences du Guide des plans locaux de déplacement. Plusieurs intervenants ont été impliqués dans le processus d'élaboration. Une consultation publique a été organisée afin de recenser les besoins des citoyens, des commerçants et des groupes communautaires. Ces derniers ont contribué à la création du PLD en participant à différentes activités qui ont eu lieu, dont des kiosques tenus dans les quatre districts de l'arrondissement, un sondage en ligne sur les besoins et enjeux liés aux déplacements locaux, de même qu'un forum public.

Le PLD de l'arrondissement de Villieray-Saint-Michel-Parc-Extension a été réalisé selon les étapes suivantes :





Portrait et Diagnostic

Pour réaliser son plan local de déplacement, l'arrondissement de Villeray-Saint-Michel-Parc-Extension a d'abord confié à la firme AECOM le mandat de réaliser un portrait et diagnostic détaillé du territoire, analyse qui a permis d'obtenir une connaissance plus fine des enjeux et des problématiques sur les déplacements au sein de l'arrondissement.

Le rapport du portrait et diagnostic est disponible en ligne, dans la section Publications, sur le site :

ville.montreal.qc.ca/vsp

VISION ET PLAN D'ACTION

Vision du PLD

La vision de l'arrondissement en ce qui a trait à la mobilité s'énonce comme suit :

Repenser l'espace public pour favoriser

La mobilité
active, collective
et alternative



Créer un milieu
de vie convivial
et sécuritaire
pour la population

dans une perspective de développement durable.

Cette vision oriente la démarche de planification locale sur le territoire, dont les actions et interventions s'appuient sur la sécurité, la convivialité et l'aménagement durable. En conformité avec la vision et les objectifs du Plan de transport, l'arrondissement s'est fixé six objectifs locaux en matière de mobilité et de transport.

Ces objectifs constituent le fondement du PLD (grandes orientations), et ont permis d'établir un diagnostic de transport en comparant les éléments du portrait aux situations souhaitées par l'arrondissement.

- Assurer la sécurité des déplacements ;
 - Assurer un contexte de déplacement sécuritaire ;
 - Inciter les usagers de la route à adopter des comportements sécuritaires ;
 - Prévoir des aménagements sécuritaires et de qualité,
- Favoriser la quiétude des quartiers résidentiels ;
 - Diminuer les nuisances dans les quartiers résidentiels et aux abords des grands axes de transport ;
 - Intégrer les équipements de transport aux milieux de vie,
- Concevoir des aménagements en faveur des modes actifs ;
 - Améliorer le réseau piétonnier et favoriser la marche ;
 - Poursuivre le déploiement du réseau cyclable,
- Désenclaver les quartiers et favoriser la mobilité au sein de l'arrondissement ;
 - Optimiser la connectivité des quartiers ;
 - Améliorer l'accessibilité et la mobilité durable,
- Promouvoir les alternatives à l'autosolo et les modes de transport durables ;
 - Soutenir le déploiement du réseau de transport collectif ;
 - Poursuivre le déploiement des modes partagés ;
 - Améliorer la gestion de la mobilité et diminuer l'empreinte écologique ;
 - Promouvoir les modes de transport durables.

Plan d'action

Le plan d'action est présenté au ci-dessous. Il est important de souligner que ce 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, issus des différentes analyses et à la consultation des partenaires et résidents. 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.).

Objectif	Action	Intervenants	Échancier
Orientation 1 : Assurer la sécurité des déplacements			
Assurer un contexte de déplacement sécuritaire	1 Procéder à une analyse d'accidentologie détaillée	Arrondissement Ville de Montréal	CT En continu
	2 Sécuriser les intersections dangereuses ou peu conviviales pour les piétons	Ville de Montréal Arrondissement	MT
	3 Réaménager certains points de traversée sous l'A-40 en misant sur la convivialité	Ville de Montréal Arrondissement, MTMDET	MT-LT
	4 Implanter des signaux sonores aux intersections	Ville de Montréal Arrondissement, Institut Nazareth et Louis-Braille	CT
	5 Procéder au suivi des mesures de modération implantées en périphérie des zones scolaires	Arrondissement Établissements scolaires, Commissions scolaires, SPVM	CT En continu
	6 Assurer l'accessibilité universelle du réseau piétonnier en période hivernale	Arrondissement Ville de Montréal, RUTA, TCAIM, RAAMM	En continu
Inciter les usagers de la route à adopter des comportements sécuritaires	7 Pérenniser le dégagement aux abords des intersections par l'interdiction de stationner	Arrondissement Ville de Montréal	CT En continu
Prévoir des aménagements sécuritaires et de qualité	8 Intégrer les principes d'aménagement et de mobilité durables dans les projets de réaménagement	Ville de Montréal Arrondissement	En continu

Orientation 2 : Favoriser la quiétude des quartiers résidentiels

Diminuer les nuisances dans les quartiers résidentiels et aux abords des grands axes de transport	9	Poursuivre la réalisation du Plan d'apaisement de la circulation aux abords des parcs et celle du Plan d'apaisement de la circulation dans les zones scolaires	Arrondissement Établissements scolaires, Commissions scolaires, Organismes	CT En continu
	10	Réaliser des études de circulation dans des secteurs ciblés	Arrondissement Ville de Montréal	CT-MT
	11	Implanter des mesures de modération de la circulation dans les quartiers résidentiels	Arrondissement Ville de Montréal	CT
	12	Évaluer les corridors scolaires et ajuster les itinéraires pour assurer la sécurité des enfants	Arrondissement SPVM, Établissements scolaires, Commissions scolaires, Organismes	CT
	13	Évaluer le potentiel d'implantation de Quartiers apaisés	Arrondissement Ville de Montréal, Organismes, Citoyens	MT
	14	Limiter les nuisances liées au camionnage	Ville de Montréal Arrondissement	CT
Intégrer les équipements de transport aux milieux de vie	15	Installer davantage de mobilier urbain	Arrondissement Ville de Montréal, Organismes	CT-MT

Orientation 3 : Concevoir des aménagements en faveur des modes actifs

Améliorer le réseau piétonnier et favoriser la marche	16	Évaluer la mise en place de rues piétonnes et partagées	Arrondissement Ville de Montréal, Organismes, Citoyens	MT
	17	Planifier l'accessibilité aux stations du SRB Pie-IX sur le territoire	Arrondissement Ville de Montréal, STM, ARTM	CT-MT
	18	Poursuivre les efforts en faveur de l'accessibilité universelle	Arrondissement Ville de Montréal	En continu
	19	Poursuivre la mise aux normes des feux de circulation sur le territoire	Ville de Montréal Arrondissement	CT-MT
	20	Favoriser l'élargissement des trottoirs le long des itinéraires préférentiels piétons	Ville de Montréal Arrondissement	MT
	21	Accompagner la Ville de Montréal dans la planification des aménagements actifs vers le Campus MIL de l'Université de Montréal	Ville de Montréal Arrondissement, U. de Montréal, Organismes	CT-MT En continu
Poursuivre le déploiement du réseau cyclable	22	Bonifier le réseau cyclable	Ville de Montréal Arrondissement, Organismes	CT
	23	Fournir davantage de supports à vélo	Arrondissement Ville de Montréal, STM	CT-MT
	24	Optimiser le partage du domaine public par l'ensemble des usagers	Arrondissement Ville de Montréal	MT-LT

Orientation 4 : Désenclaver les quartiers et favoriser la mobilité au sein de l'arrondissement

Optimiser la connectivité des quartiers	25	Identifier le besoin de nouveaux liens piétonniers à travers les barrières physiques de l'arrondissement	Arrondissement Ville de Montréal, CN, CP, Arrondissements limitrophes, Transport Canada, Organismes	MT-LT
	26	Limitier l'isolement des quartiers par l'ouverture de passages à niveau	Ville de Montréal CP, Arrondissement, Entreprises	CT
	27	Élaborer un plan de désenclavement du quartier Saint-Michel et implanter les mesures retenues	Ville de Montréal Arrondissement, Organismes	CT-MT
	28	Élaborer un plan d'accessibilité au parc Frédéric-Back	Ville de Montréal Arrondissement, Organismes	CT-MT
Améliorer l'accessibilité et la mobilité durable	29	Intégrer les principes de la nouvelle Politique de stationnement de la Ville de Montréal	Ville de Montréal Arrondissement	MT-LT
	30	Aménager de nouvelles zones de stationnement de courte durée à proximité des commerces	Arrondissement Ville de Montréal	CT-MT
	31	Revoir certaines interdictions de virage à gauche	Ville de Montréal Arrondissement	MT

Orientation 5 : Promouvoir les alternatives à l'autosolo et les modes de transport durables

Soutenir le déploiement du réseau de transport collectif	32	Déployer des pôles de mobilité sur le territoire	Ville de Montréal Arrondissement, ARTM, STM, Communauto, car2go, BIXI	CT-MT
	33	Accompagner la STM pour l'optimisation du service de transport en commun	STM Arrondissement, Ville de Montréal, ARTM, STM	En continu
Poursuivre le déploiement des modes partagés	34	Favoriser l'usage collectif de l'automobile dans l'arrondissement	Ville de Montréal Arrondissement, Communauto, car2Go	CT
	35	Implanter de nouvelles stations BIXI dans le district de Saint-Michel	BIXI Arrondissement, Ville de Montréal	CT-MT
Améliorer la gestion de la mobilité et diminuer l'empreinte écologique des déplacements	36	Encourager les employeurs à promouvoir les modes de transport durables auprès de leurs employés	Arrondissement Entreprises, CGD Voyagez Futé	CT-MT
	37	Poursuivre le déploiement des bornes de recharge pour véhicules électriques sur le territoire	Ville de Montréal Arrondissement, MTMDET Hydro-Québec, CSEM	En continu
Promouvoir les modes de transport durable	38	Soutenir les programmes d'incitation aux modes actifs pour la population scolaire	Établissements scolaires Arrondissement, Vélo-Québec, SCC, Commissions scolaires	CT-MT
	39	Favoriser des activités encourageant la mobilité active	Arrondissement Organismes	En continu

CT : court terme (0 à 5 ans)
MT : moyen terme (5 à 10 ans)
LT : long terme (10 ans et +)

FICHES DÉTAILLÉES DU PLAN D'ACTION

Cette section regroupe les actions proposées dans le cadre du PLD, présentées sous forme de fiches détaillées.

Pour chacune des actions, la fiche détaillée précise :

- Le responsable de la mise en œuvre et ses partenaires ;
- Les critères de réalisation, basés sur :
 - l'échéancier de réalisation :
 - court terme (0-5 ans) ;
 - moyen terme (5-10 ans) ;
 - long terme (10 ans et +) ;
 - en continu,
 - l'estimation qualitative des coûts ;
 - l'efficacité de la mesure ;
 - la facilité de mise en œuvre ;
 - les préalables.



Orientation 1

Assurer la sécurité des déplacements

FAITS SAILLANTS

La sécurité et le sentiment de sécurité sont essentiels pour assurer la qualité de vie des résidents dans l'arrondissement. L'arrondissement doit concevoir des aménagements en accord avec les principes de mobilité durable de manière à assurer la sécurité des déplacements des piétons, des cyclistes et des usagers des transports collectifs et à favoriser les modes de déplacement alternatifs à l'automobile sur son territoire.

Le portrait et diagnostic a permis d'identifier certaines lacunes quant à la convivialité et l'aspect sécuritaire de divers aménagements. Les actions proposées visent notamment à améliorer le bilan de sécurité à l'échelle du territoire, à augmenter la visibilité des usagers aux intersections et à maintenir l'accessibilité du réseau en période hivernale.

OBJECTIFS

- A** Assurer un contexte de déplacement sécuritaire
- B** Inciter les usagers de la route à adopter des comportements sécuritaires
- C** Prévoir des aménagements sécuritaires et de qualité

Source : Arrondissement





Action
1

PROCÉDER À UNE ANALYSE D'ACCIDENTOLOGIE DÉTAILLÉE

Mise en contexte

Une analyse préliminaire de l'accidentologie (2010-2014) a été réalisée avant la rédaction du PLD et a permis de cibler les intersections où la fréquence d'accidents est la plus importante. Malgré une augmentation du nombre d'accidents impliquant des cyclistes, une diminution globale du nombre d'accidents a été constatée durant la période d'analyse (5 ans). Certaines intersections présentent des concentrations importantes d'accidents impliquant notamment des piétons ou des cyclistes.

Source : Arrondissement



INTERVENANTS

Responsable :

Arrondissement de
Villeray-Saint-Michel-Parc-Extension

Partenaire(s) :

Ville de Montréal



CRITÈRES DE RÉALISATION



Échéancier

Court terme
Moyen terme
Long terme
En continu



Coûts

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

Efficacité : représente un moyen efficace de mesurer l'impact des interventions mises en œuvre

Faisabilité : permet d'évaluer en continu les indices de sécurité routière sur le territoire

Coûts : réalisable à moindre coût

Préalable(s) : représente un préalable à plusieurs interventions visant à sécuriser les déplacements

Description

Afin d'améliorer la sécurité des déplacements des usagers de tous les modes de transport, une analyse plus approfondie des données d'accidents et une mise à jour aux cinq ans devraient être réalisées.

Il est important de constater la fréquence d'accidents sur une intersection ou un tronçon routier, mais les interventions devraient aussi tenir compte de l'indice de gravité des accidents.

L'analyse d'accidentologie détaillée est prioritaire et préalable à diverses interventions à l'échelle du territoire. Elle permettrait de cibler les sites accidentogènes (fréquence d'accidents, gravité des accidents) et de déceler les causes probables en fonction de leurs récurrences (aménagement urbain, mode de gestion de la circulation, état de la chaussée, etc.).

Cette analyse permettrait par ailleurs d'établir les interventions à mettre en œuvre et de les prioriser en fonction de l'ampleur des problématiques observées.

L'objectif de la Vision Zéro de la Ville de Montréal est d'intervenir sur les comportements et le milieu de manière à améliorer le bilan routier et la qualité des aménagements.



Action 2

SÉCURISER LES INTERSECTIONS DANGEREUSES OU PEU CONVIVIALES POUR LES PIÉTONS

Mise en contexte

Le choix de la marche comme mode de déplacement repose notamment sur la convivialité et la sécurité des aménagements piétonniers. L'analyse détaillée d'accidentologie (Action 1) permettrait d'identifier les causes probables d'accidents et de déterminer les mesures les plus appropriées pour résoudre les problématiques de sécurité des piétons.

Source : Arrondissement



INTERVENANTS

Responsable :
Ville de Montréal

Partenaire(s) :
Arrondissement de
Villeray–Saint-Michel–Parc-Extension



CRITÈRES DE RÉALISATION



Échéancier

Court terme
Moyen terme
Long terme
En continu



Coûts

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

Efficacité : variable selon
les problématiques

Faisabilité : variable selon
les problématiques

Coûts : variables selon les problématiques

Préalable(s) : L'analyse d'accidentologie
détaillée représente un préalable.

Description

À l'issue de l'analyse d'accidentologie détaillée, des mesures correctives pourraient être évaluées afin d'améliorer les conditions de déplacement des piétons sur le territoire. Ces mesures pourraient d'abord cibler les intersections pour lesquelles la fréquence ou la gravité des accidents impliquant des piétons est plus élevée.

Des mesures pourraient aussi être mises en place aux intersections jugées non sécuritaires ou peu conviviales par les piétons afin d'y améliorer le sentiment de sécurité des usagers.

En fonction des analyses, les mesures correctives suivantes pourraient être envisagées :

- Ajout d'un passage piétonnier sur un itinéraire préférentiel ;
- Implantation d'un feu piéton à décompte numérique ;
- Suppression d'obstacles visuels à l'intersection ;
- Réaménagement géométrique des îlots de virages à droite ;
- Ajout d'éclairage routier ;
- Ajout d'espaces ombragés ;
- Etc.



Action 3

RÉAMÉNAGER CERTAINS POINTS DE TRAVERSÉE SOUS L'A-40 EN MISANT SUR LA CONVIVIALITÉ

Mise en contexte

L'autoroute 40 (A-40) représente une barrière physique aux déplacements actifs dans l'arrondissement. Elle compte plusieurs points de traversée, mais les aménagements y sont davantage conçus en fonction des besoins automobiles. Le réseau piétonnier est parfois discontinu et le débit routier et les vitesses de circulation sur le réseau aux abords de l'autoroute sont importants, ce qui nuit à la convivialité et à la sécurité des déplacements piétons.

Source : Tandem



INTERVENANTS

Responsable :
Ville de Montréal

Partenaire(s) :
Arrondissement de
Villeray-Saint-Michel-Parc-Extension, MTMDET¹



CRITÈRES DE RÉALISATION



Échéancier

Court terme
Moyen terme
Long terme
En continu



Coûts

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

Efficacité : élevée

Faisabilité : limitée par l'emprise de l'arrondissement

Coûts : élevés

Préalable(s) : L'analyse d'accidentologie détaillée représente un préalable

Description

Afin d'améliorer les conditions des déplacements piétons d'un côté à l'autre ainsi que le long de l'autoroute métropolitaine, des réaménagements devraient être envisagés :

- La suppression des îlots déviateurs gérés par des panneaux d'arrêt ou des « cédez le passage », lesquels limitent la visibilité des piétons ;
- La réduction de la longueur des passages piétons ou l'implantation de refuges sécuritaires ;
- L'ajout de trottoirs et de passages piétons, pour assurer la continuité des déplacements ;
- La mise aux normes des feux de circulation et l'implantation de feux piétons à décompte numérique, le cas échéant.

¹ Ministère des transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports du Québec.



Action
4

IMPLANTER DES SIGNAUX SONORES AUX INTERSECTIONS

Mise en contexte

Les feux à signaux sonores facilitent les déplacements à pied des usagers avec déficiences visuelles en leur indiquant le moment de traverser. Autrement, ces usagers se fient au bruit ambiant, plus particulièrement au son des véhicules circulant en parallèle du passage piétonnier.

Source : Arrondissement



INTERVENANTS

Responsable :
Ville de Montréal

Partenaire(s) :
Arrondissement de
Villeray–Saint-Michel–Parc-Extension,
Institut Nazareth et Louis-Braille



CRITÈRES DE RÉALISATION



Échéancier

Court terme
Moyen terme
Long terme
En continu



Coûts

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

Efficacité : moyenne

Faisabilité : facilité d'implantation

Coûts : faibles

Préalable(s) : justification par un
spécialiste en orientation et mobilité

Description

L'implantation de signaux sonores aux intersections munies de feux de circulation devrait être évaluée. Des discussions avec les organismes concernés permettraient de cibler les secteurs ou intersections où un besoin est identifié.

Il est à noter que, selon les normes du MTMDET², l'ajout de signaux sonores doit être évalué au préalable par un spécialiste en orientation et mobilité d'un centre de réadaptation en déficience visuelle.

La révision à la baisse de la vitesse de marche prise en compte dans le calcul des temps de dégagement piéton (généralement 1,1 m/s) et l'augmentation du temps d'engagement des feux piétons (silhouette blanche, généralement 7 secondes) pourraient aussi être évaluées dans les secteurs où la population est vieillissante.

² Ministère des transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports du Québec.



Action 5

PROCÉDER AU SUIVI DES MESURES DE MODÉRATION IMPLANTÉES EN PÉRIPHÉRIE DES ZONES SCOLAIRES

Mise en contexte

L'arrondissement a mis en place un *Plan triennal d'apaisement de la circulation dans les zones scolaires*, qui vise l'implantation de diverses mesures telles que des cinémomètres et des ralentisseurs de vitesse aux abords des écoles. Les mesures prévues au *Plan* ont été complétées en 2012.

Source : Arrondissement



INTERVENANTS

Responsable :

Arrondissement de
Villeray-Saint-Michel-Parc-Extension

Partenaire(s) :

Établissements scolaires,
Commissions scolaires,
Service de Police de la Ville
de Montréal (SPVM)



CRITÈRES DE RÉALISATION



Échéancier

Court terme
Moyen terme
Long terme
En continu



Coûts

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

Efficacité : le potentiel d'amélioration dépend des impacts constatés.

Faisabilité : facilité d'implantation (campagne de relevés sur l'ensemble du territoire)

Coûts : faibles

Préalable(s) : aucun

Description

L'arrondissement compte évaluer l'efficacité des mesures mises en place à la suite de l'adoption du *Plan triennal d'apaisement de la circulation dans les zones scolaires*, visant notamment l'achalandage routier de transit et le respect des vitesses affichées.

Des mesures correctives pourraient être apportées si les mécanismes en place s'avèrent inadéquats.

Sans s'y limiter, les éléments suivants pourraient être vérifiés sur le terrain :

- Respect des limites de vitesse de 30 km/h ;
- Respect de la signalisation ;
- Respect des zones d'interdiction de stationner ;
- Achalandage routier sur les rues ayant fait l'objet de mesures d'apaisement.



Action 6

ASSURER L'ACCESSIBILITÉ UNIVERSELLE DU RÉSEAU PIÉTONNIER EN PÉRIODE HIVERNALE

Mise en contexte

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 populations (personnes avec limitations fonctionnelles, aînés, femmes enceintes, etc.) de se déplacer dans des conditions similaires et de réaliser des activités de façon autonome.

Source : Arrondissement



INTERVENANTS

Responsable :

Arrondissement de
Villeray-Saint-Michel-Parc-Extension

Partenaire(s) :

Ville de Montréal, RUTA³,
TCAIM⁴ et RAAMM⁵



CRITÈRES DE RÉALISATION



Échéancier

Court terme
Moyen terme
Long terme
En continu



Coûts

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

Efficacité : élevée

Faisabilité : élevée avec efforts supplémentaires pour la formation et la sensibilisation des opérateurs de la machinerie de déneigement

Coûts : coûts supplémentaires faibles

Préalable(s) : aucun

Description

Afin de permettre les déplacements à pied de toutes les populations en période hivernale, le déglaçage et le déneigement des lieux publics et du réseau piétonnier sont essentiels.

Les corridors scolaires, les accès vers le transport en commun ainsi que les institutions et établissements de santé devraient être traités en priorité.

L'accessibilité universelle en période hivernale implique notamment :

- Le déneigement efficace des intersections ;
- Le dégagement des débarcadères et des arrêts d'autobus ;
- L'aménagement de parcours sans obstacle ;
- La sensibilisation des opérateurs de la machinerie aux besoins particuliers des personnes ayant une limitation fonctionnelle.

³ Regroupement des usagers du transport adapté et accessible de l'île de Montréal.

⁴ Table de concertation des aînés de l'île de Montréal.

⁵ Regroupement des aveugles et amblyopes du Montréal métropolitain.



Action
7

PÉRENNISER LE DÉGAGEMENT AUX ABORDS DES INTERSECTIONS PAR L'INTERDICTION DE STATIONNER

Mise en contexte

Le Code de la sécurité routière stipule l'interdiction d'immobiliser un véhicule à moins de cinq mètres d'une intersection pour assurer une meilleure visibilité des usagers aux intersections. L'arrondissement a poursuivi en 2014 et 2015 des travaux de marquage des trottoirs (bandes jaunes) pour identifier les zones à dégager et sécuriser les intersections. L'arrondissement souhaite reprendre les travaux afin d'étendre l'interdiction de s'immobiliser aux abords des intersections à l'échelle du territoire.

Source : Arrondissement



INTERVENANTS

Responsable :
Arrondissement de
Villeray-Saint-Michel-Parc-Extension

Partenaire(s) :
Ville de Montréal



CRITÈRES DE RÉALISATION



Échéancier

Court terme
Moyen terme
Long terme
En continu



Coûts

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

Efficacité : limitée par le respect et le contrôle, dans le cas de mesures non obstrusives

Faisabilité : facilité d'implantation variable selon la mesure

Coûts : variables selon la mesure

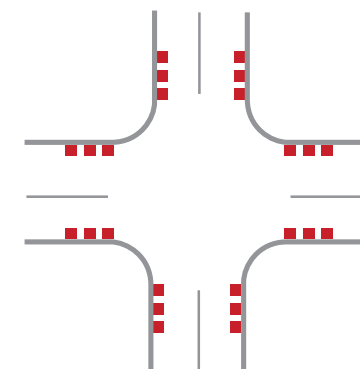
Préalable(s) : aucun

Description

Le dégagement des intersections permet d'améliorer la visibilité et d'augmenter le temps de réaction des conducteurs. Il améliore la sécurité en réduisant le risque de collision entre véhicules, cyclistes et piétons. Bien que l'application du règlement soit relativement récente à Montréal, son respect et son contrôle font partie de la Politique de stationnement dont Montréal s'est dotée. En complément de la signalisation de l'interdiction par du marquage ou des panneaux de stationnement, des mesures plus conviviales devraient être envisagées aux intersections (saillie de trottoir, mobilier saisonnier tel que des bacs de plantation ou des supports à vélos).

Le dégagement implique la suppression d'un maximum de huit places aux abords d'une intersection (voir figure ci-contre).

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





Action 8

INTÉGRER LES PRINCIPES D'AMÉNAGEMENT ET DE MOBILITÉ DURABLES DANS LES PROJETS DE RÉAMÉNAGEMENT

Mise en contexte

En se dotant d'un PLD, l'arrondissement souhaite revoir la place accordée à chaque mode de déplacement et améliorer le partage de l'espace public pour une meilleure cohabitation des différents modes de transport. La place De Castelnau et l'avenue Papineau sont des exemples de réaménagements urbains intégrant le transport et l'urbanisme à l'échelle humaine, offrant un meilleur partage du domaine public et diminuant l'emprise pour l'automobile.

Source : Ville de Montréal



INTERVENANTS

Responsable :
Ville de Montréal

Partenaire(s) :
Arrondissement de
Villeray-Saint-Michel-Parc-Extension



CRITÈRES DE RÉALISATION



Échéancier

Court terme
Moyen terme
Long terme
En continu



Coûts

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

Efficacité : élevée, variable,
selon les mesures

Faisabilité : variable, selon les mesures

Coûts : variables, selon les mesures

Préalable(s) : aucun

Description

Dans un premier temps, l'arrondissement devrait s'assurer d'une meilleure intégration des modes de transports actifs et collectifs dans les projets de réaménagement urbain. Cela consisterait notamment à :

- Intégrer les modes actifs lors de la création de nouvelles rues (trottoirs adaptés à l'ensemble de la population, aires de repos, mobilier urbain, etc.);
- Revoir le partage de la voirie et des infrastructures de transport en faveur des modes de transports collectifs et actifs, et renforcer leur interconnexion ;
- Minimiser le nombre et la dimension des entrées charretières ;
- Améliorer l'éclairage du réseau actif.

L'arrondissement pourrait aussi collaborer avec la Ville de Montréal pour un meilleur partage de la rue dans une perspective de mobilité durable (places réservées aux voitures écoénergétiques, aux modes alternatifs et aux motocyclettes, aux pôles de mobilité durable, à la construction d'abris-vélo, à la mutualisation du stationnement, à l'implantation de stationnements hors rue étagés ou souterrains, etc.)

Orientation 2

Favoriser la quiétude des quartiers résidentiels

FAITS SAILLANTS

La qualité de vie dans les secteurs résidentiels passe par la quiétude des rues locales et la sécurité des aménagements. En ce qui a trait à la mobilité, cela touche particulièrement la réduction de la circulation de transit et des vitesses de circulation, et l'optimisation des corridors piétonniers (corridors scolaires, aires de repos, etc.). Les actions proposées dans le cadre du PLD visent l'apaisement de la circulation dans les secteurs résidentiels et scolaires, l'amélioration des conditions de déplacement sur les itinéraires piétonniers préférés et la réduction des nuisances liées au camionnage.

L'arrondissement a entrepris l'implantation de mesures d'apaisement de la circulation le long des zones scolaires et des parcs du territoire, et mise dorénavant sur des aménagements conviviaux afin d'assurer la sécurité de tous. Le portrait et diagnostic a permis d'identifier différents secteurs touchés par de potentiels problèmes de circulation de transit, d'excès de vitesse et de camionnage pouvant nuire à la quiétude des milieux de vie. Le PLD soutient la poursuite des efforts en ce qui a trait à la modération de la circulation et à la création de quartiers apaisés et conviviaux pour tous les résidents et résidentes.

OBJECTIFS

- A** Diminuer les nuisances dans les quartiers résidentiels et aux abords des grands axes de transport
- B** Intégrer les équipements de transport aux milieux de vie

Source : Arrondissement





Action 9

POURSUIVRE LA RÉALISATION DU PLAN D'APAISEMENT DE LA CIRCULATION AUX ABORDS DES PARCS ET CELLE DU PLAN D'APAISEMENT DE LA CIRCULATION DANS LES ZONES SCOLAIRES

Mise en contexte

Au cours des dernières années, l'arrondissement a élaboré et a amorcé la mise en œuvre d'une démarche visant à sécuriser les zones scolaires et les abords des parcs de son territoire. La démarche vise notamment à assurer la convivialité et la sécurité des déplacements piétons et cyclistes par la diminution de la circulation de transit, l'amélioration de la visibilité des usagers vulnérables et le respect d'une limite réduite de vitesse (généralement 30 km/h).

Source : Arrondissement



INTERVENANTS

Responsable :

Arrondissement de
Villeray-Saint-Michel-Parc-Extension

Partenaire(s) :

Établissements scolaires,
Commissions scolaires,
Organismes



CRITÈRES DE RÉALISATION



Échéancier

Court terme
Moyen terme
Long terme
En continu



Coûts

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

Efficacité : variable, selon les mesures implantées

Faisabilité : facilité d'implantation

Coûts : variables, selon la mesure

Préalable(s) : Le suivi de l'efficacité des mesures de modération implantées en périphérie des zones scolaires peut en orienter le choix.

Description

L'arrondissement compte poursuivre ses efforts pour sécuriser les abords des écoles et des parcs. Le renforcement de la signalisation permet d'améliorer l'information à l'utilisateur, mais ne représente pas la mesure de modération de la circulation la plus efficace (facilité de non-respect). Dans cette optique, des mesures physiques plus efficaces pourraient être envisagées :

- Portes d'entrée emblématiques indiquant l'arrivée dans un secteur sensible (secteurs à forte concentration d'établissements scolaires par exemple) ;
- Resserrement de la chaussée (saillies de trottoir, aires de plantation, mobilier urbain, liens cyclables, marquage au sol, etc.) ;
- Déviation verticale (ralentisseurs de vitesse, intersections ou traverses surélevées, traverses texturées, etc.) ;
- Implantation d'afficheurs de vitesse afin de sensibiliser les conducteurs à adopter une vitesse respectant la limite prescrite.



Action
10

RÉALISER DES ÉTUDES DE CIRCULATION DANS DES SECTEURS CIBLÉS

Mise en contexte

La congestion routière, les restrictions de mouvement aux intersections, l'offre en stationnement parfois insuffisante ainsi que les obstacles et barrières physiques de l'arrondissement ont un impact sur l'accessibilité et les déplacements sur le territoire. Ces enjeux peuvent entraîner un report de la circulation sur des axes non voués au transit, dont les rues locales, et engendrer des impacts sur la quiétude des quartiers.

Source : Arrondissement



INTERVENANTS

Responsable :
Arrondissement de
Villeray-Saint-Michel-Parc-Extension

Partenaire(s) :
Ville de Montréal



CRITÈRES DE RÉALISATION



Échéancier

Court terme
Moyen terme
Long terme
En continu



Coûts

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

Efficacité : variable, selon les problématiques recensées et les mesures envisagées

Faisabilité : variable, selon les mesures envisagées

Coûts : variables, selon les mesures envisagées

Préalable(s) : identification des problématiques de circulation dans chacun des secteurs de l'arrondissement (depuis le portrait et diagnostic, les plaintes de résidents, etc.)

Description

Des études de circulation devraient être réalisées dans les secteurs où des problèmes liés à la circulation ont été relevés. Ces études devraient analyser et proposer des mesures pour :

- Améliorer la fluidité des réseaux routier et autoroutier afin de limiter les débordements sur le réseau local et le transit dans les quartiers résidentiels ;
- Assurer le partage de la route entre les différents usagers ;
- Améliorer le franchissement des barrières physiques, notamment par la création de liens actifs sécuritaires et conviviaux ;
- Améliorer la gestion des déplacements des camions pour limiter le transit ;
- Limiter les possibilités de transiter par les rues locales en adaptant la trame de rue (mise en place de sens uniques ou de barrières physiques par exemple) ;
- Assurer le confort des citoyens lors de leurs déplacements à pied, à vélo ou en voiture, notamment près des parcs et des écoles.



Action
11

IMPLANTER DES MESURES DE MODÉRATION DE LA CIRCULATION DANS LES QUARTIERS RÉSIDENTIELS

Mise en contexte

Le PLD encourage l'implantation de mesures d'apaisement dans les quartiers résidentiels. Au cours des dernières années, l'arrondissement a implanté plusieurs aménagements pour améliorer la quiétude des quartiers, notamment aux abords des parcs et des zones scolaires. La démarche vise à assurer la convivialité et la sécurité des déplacements actifs, diminuer la circulation de transit, réduire la vitesse automobile et améliorer la visibilité des piétons et cyclistes.

Source : Arrondissement



INTERVENANTS

Responsable :

Arrondissement de
Villeray-Saint-Michel-Parc-Extension

Partenaire(s) :

Ville de Montréal



CRITÈRES DE RÉALISATION



Échéancier

Court terme
Moyen terme
Long terme
En continu



Coûts

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

Efficacité : variable, selon les mesures implantées

Faisabilité : variable, selon la mesure

Coûts : variables, selon la mesure

Préalable(s) : étude de circulation dans les quartiers résidentiels, incluant un relevé des vitesses affichées et pratiquées, des largeurs d'emprise et des débits véhiculaires

Description

Les mesures de modération de la circulation (voir annexe B) visent à limiter les débits et les vitesses de circulation en réduisant la dimension et la linéarité de la chaussée ainsi que le corridor visuel des automobilistes.

Les mesures implantées devraient permettre d'améliorer la sécurité et le cadre de vie des citoyens sans nuire à l'accessibilité des quartiers déjà aux prises avec un niveau d'enclavement important ni encourager un report du transit sur les axes prévus à cet effet.

De façon plus précise, cela impliquerait de :

- Privilégier l'apaisement de la vitesse de circulation en intervenant sur le milieu physique de circulation (resserrement de chaussée, saillies de trottoir, dos-d'âne, etc.) ;
- Prévoir des mesures de signalisation particulières pour réduire les vitesses et améliorer la visibilité (dégagement, marquage, panneaux indicateurs de vitesse, etc.).



Action
12

ÉVALUER LES CORRIDORS SCOLAIRES ET AJUSTER LES ITINÉRAIRES POUR ASSURER LA SÉCURITÉ DES ENFANTS

Mise en contexte

Un projet de sécurisation a été amorcé par l'arrondissement pour améliorer les conditions de déplacement à pied des élèves vers les écoles. Dans le cadre du Plan triennal d'apaisement de la circulation dans les zones scolaires, les corridors scolaires ont été sécurisés. Certains corridors scolaires sont implantés sur des artères très achalandées ainsi que dans des secteurs où les aménagements piétonniers sont peu adéquats à la circulation des enfants.

Source : Arrondissement



INTERVENANTS

Responsable :
Arrondissement de
Villeray-Saint-Michel-Parc-Extension

Partenaire(s) :
SPVM⁶, Établissements
scolaires, Commissions
scolaires, Organismes



CRITÈRES DE RÉALISATION



Échéancier

Court terme
Moyen terme
Long terme
En continu



Coûts

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

Efficacité : élevée

Faisabilité : facilité d'implantation

Coûts : faibles à modérés

Préalable(s) : suivi de l'efficacité
des mesures de modération implantées
en périphérie des zones scolaires

Description

À la suite de l'implantation de mesures visant à sécuriser les corridors scolaires, une évaluation de leur sécurité devrait être menée afin de réévaluer les besoins et d'ajuster, le cas échéant, les itinéraires.

Les parcours des écoliers empruntant les grandes artères devraient notamment être revus afin que les déplacements des enfants soient concentrés sur des rues plus paisibles. C'est notamment le cas des boulevards Crémazie ou Saint-Michel, qui représentent deux axes du territoire ayant un important débit automobile.

Des mesures complémentaires pourraient être implantées afin d'améliorer la visibilité des corridors scolaires auprès des automobilistes (traitement particulier de la surface de la chaussée, porte d'entrée emblématique, etc.).

Une attention particulière devrait être portée sur les corridors scolaires traversant l'A-40. Les traversées des écoliers devraient être réaménagées et la présence de cette population devrait être signalée de façon plus visible.

⁶ Service de Police de la Ville de Montréal.



Action
13

ÉVALUER LE POTENTIEL D'IMPLANTATION DU PROGRAMME QUARTIERS APAISÉS

Mise en contexte

Les Quartiers apaisés s'intègrent dans une démarche globale, découlant du Plan de transport de Montréal. Les Quartiers apaisés sont définis comme des milieux de vie favorisant les transports actifs et collectifs, et où la circulation de transit et la vitesse de circulation sont limitées. Ils se démarquent notamment par une signalétique particulière, des mesures de modération de la circulation, du verdissement, du marquage et de l'éclairage urbain distinctifs.

Source : Arrondissement



INTERVENANTS

Responsable :

Arrondissement de
Villeray-Saint-Michel-Parc-Extension

Partenaire(s) :

Ville de Montréal,
Organismes, Citoyens



CRITÈRES DE RÉALISATION



Échéancier

Court terme
Moyen terme
Long terme
En continu



Coûts

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

Efficacité : élevée

Faisabilité : facilité d'implantation

Coûts : faibles à modérés

Préalable(s) : aucun

Description

Le Guide d'aménagement durable des rues de Montréal précise les critères d'identification des Quartiers apaisés. Ceux-ci s'inscrivent notamment dans des quartiers résidentiels denses, accueillant certains types de générateurs de déplacements (installations municipales, commerces de proximité, nœuds régionaux d'activités, etc.). L'accessibilité aux modes de transport alternatifs (marche, vélo, transports collectifs, etc.) doit être forte afin d'y limiter l'utilisation de la voiture privée. Ainsi, la superficie des Quartiers apaisés doit être limitée.

Sur la base de ces critères, l'arrondissement identifierait les secteurs où l'implantation d'un Quartier apaisé est pertinente. Leur planification devrait aussi tenir compte des initiatives citoyennes et s'appuyer sur la concertation de la communauté. Les démarches amorcées par les différents groupes communautaires et citoyens pourraient notamment servir de base lors de l'identification des secteurs propices à l'aménagement d'un Quartier apaisé.

Le Plan de Quartier vert, actif et en santé de Parc-Extension représente une initiative similaire et un outil dans la démarche d'élaboration de Quartiers apaisés sur le territoire de l'arrondissement.

Le guide d'aménagement durable des rues de Montréal est disponible en ligne sur le site ville.montreal.qc.ca



Action
14

LIMITER LES NUISANCES LIÉES AU CAMIONNAGE

Mise en contexte

Le Plan de camionnage de la Ville de Montréal identifie les axes sur lesquels la circulation de transit des camions est autorisée. Ceux-ci comptent principalement sur le réseau artériel et supérieur de l'arrondissement, où la circulation des camions est autorisée durant des plages déterminées. L'utilisation du réseau local par les camions est autorisée pour les livraisons locales, car la circulation des véhicules lourds entraîne des nuisances pour les résidents.

Source : Arrondissement



INTERVENANTS

Responsable :
Ville de Montréal

Partenaire(s) :
Arrondissement de
Villeray-Saint-Michel-Parc-Extension



CRITÈRES DE RÉALISATION



Échéancier

Court terme
Moyen terme
Long terme
En continu



Coûts

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

Efficacité : modérée à élevée

Faisabilité : facilité d'implantation variable, selon la mesure

Coûts : faibles

Préalable(s) : identification des secteurs jugés problématiques par les résidents/transporteurs

Description

Les projets de développement urbain impliquent parfois une intensification de la présence de piétons et de cyclistes dans des secteurs autrefois peu habités et exigent une évolution des habitudes de déplacement des véhicules lourds.

Certains axes locaux sont empruntés par un nombre plus important de véhicules lourds (camions ou autobus). Les secteurs mixtes, les pôles industriels et les secteurs institutionnels sont notamment touchés.

Le respect de la réglementation et la modification des habitudes de déplacement des véhicules lourds passeraient par les actions suivantes :

- Valider la présence et la visibilité de la signalisation ;
- Étudier les habitudes de déplacement des camionneurs sur le territoire (relevés de données de circulation, itinéraires préférentiels, adéquation des aménagements urbains, etc.) ;
- Optimiser les conditions de déplacements sur les artères et les axes de transit ;
- Conscientiser les opérateurs aux itinéraires préférentiels.

Certains secteurs ont notamment été cités lors du portrait et diagnostic :

- Rues Gary-Carter et De Castelnau (secteur du parc Jarry et du stade IGA)
- Avenue Querbes
- Rue Lajeunesse



Source : Arrondissement

Action
15

INSTALLER DAVANTAGE DE MOBILIER URBAIN

Mise en contexte

Des places publiques ont vu le jour dans l'arrondissement et ont impliqué l'ajout de mobilier urbain (place De Castelnau et place Villeray). Ces espaces contribuent à la vie de quartier et à la convivialité des déplacements par l'aménagement de mobilier urbain permettant l'arrêt et le repos des passants.



INTERVENANTS

Responsable :

Arrondissement de
Villeray-Saint-Michel-Parc-Extension

Partenaire(s) :

Ville de Montréal,
Organismes



CRITÈRES DE RÉALISATION


Échéancier

Court terme
Moyen terme
Long terme
En continu


Coûts

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

Efficacité : variable selon les mesures

Faisabilité : variable selon les mesures

Coûts : faibles à modérés, variables selon les mesures

Préalable(s) : aucun

Description

Afin d'améliorer l'attractivité des modes actifs, d'encourager les déplacements actifs et d'assurer la convivialité des déplacements piétons et cyclables, du mobilier urbain devra être implanté de manière stratégique sur le territoire. Le mobilier regroupe un ensemble d'équipements visant à améliorer la convivialité lors des déplacements :

- Bancs et poubelles le long des réseaux cyclable et piétonnier (par exemple, à une distance variant entre 150 et 400 mètres, selon le milieu, à proximité des résidences pour personnes âgées, des écoles, des pôles de transport collectif, etc.) ;
- Bacs de plantation, corbeilles de fleurs, aires de dégagement gazonnées ;
- Points d'eau et supports à vélo le long du réseau cyclable ;
- Aires de repos ombragées ou placettes publiques à proximité des lieux achalandés ;
- Éclairage particulier le long des aménagements et dans les lieux fortement fréquentés.

L'implantation du mobilier urbain devrait être coordonnée avec les améliorations prévues aux réseaux piétonnier et cyclable, notamment dans le cadre de travaux majeurs de réfection.

Orientation 3

Concevoir des aménagements en faveur des modes actifs

FAITS SAILLANTS

Les modes actifs sont relativement peu utilisés lors des déplacements sur le territoire de l'arrondissement. Malgré la présence de trottoirs, les aménagements ne répondent pas toujours adéquatement aux besoins des piétons (trottoirs étroits, absence de feux pour piétons, traverses jugées peu sécuritaires, etc.). Par ailleurs, le réseau cyclable est actuellement discontinu et certains aménagements sont parfois peu invitants pour les cyclistes.

La valorisation des déplacements actifs passe par le déploiement et l'amélioration des réseaux de mobilité active. L'arrondissement compte ainsi revoir le partage de l'espace public afin d'offrir des aménagements adéquats pour assurer des déplacements sécuritaires, conviviaux et efficaces à la population qui privilégie le mode actif. Dans le PLD, on propose étendre l'accessibilité universelle aux réseaux de mobilité, afin que tous puissent en bénéficier (piétons, personnes à mobilité réduite, personnes avec poussettes, etc.).

OBJECTIFS

- A Améliorer le réseau piétonnier et favoriser la marche
- B Poursuivre le déploiement du réseau cyclable

Source : Arrondissement





Action 16

ÉVALUER LA MISE EN PLACE DE RUES PIÉTONNES ET PARTAGÉES

Mise en contexte

Dans le cadre du *Programme de rues piétonnes et partagées* de la Ville de Montréal, la rue De Castelnau a fait l'objet d'un projet-pilote de piétonnisation à l'été 2015. En particulier, du mobilier urbain a été implanté tel que des supports à vélo, des terrasses et des îlots pour la gestion des matières résiduelles. L'arrondissement souhaite poursuivre la mise en place de rues piétonnes et partagées.

Source : Arrondissement



INTERVENANTS

Responsable :

Arrondissement de
Villeray-Saint-Michel-Parc-Extension

Partenaire(s) :

Ville de Montréal,
Organismes, Citoyens



CRITÈRES DE RÉALISATION



Échéancier

Court terme
Moyen terme
Long terme
En continu



Coûts

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

Efficacité : élevée, lorsque bien planifiée

Faisabilité : modérée, variable,
selon le secteur

Coûts : modérés à élevés

Préalable(s) : aucun

Description

La mise en place de rues piétonnes et partagées vise à prioriser et à favoriser la circulation piétonne et cyclable tout en dynamisant un secteur. Ce type de rue favorise les rencontres et échanges, ce qui contribue à l'amélioration de la qualité de vie des résidents.

Leur mise en place implique la priorisation des modes actifs, l'implantation de mobilier urbain, le verdissement, une signalisation et un marquage spécifiques procurant une identité propre au site.

L'évaluation de la mise en place de rues piétonnes partagées permettrait de cibler les axes favorables. En particulier, celles-ci pourraient être mises en place sur les axes commerciaux et à proximité des principaux pôles d'attraction.

Une consultation préalable devrait être réalisée avec les principaux acteurs touchés, comme les commerçants, les institutions et les citoyens afin de bien cibler les enjeux de chacun.



Action
17

PLANIFIER L'ACCESSIBILITÉ AUX STATIONS DU SRB PIE-IX SUR LE TERRITOIRE

Mise en contexte

Le projet de réfection et de réaménagement du boulevard Pie-IX, prévu par la Ville de Montréal et l'Autorité régionale de transport métropolitain (ARTM), inclut la mise en place d'un système rapide par bus (SRB) et la bonification de l'aménagement urbain. Le réaménagement implique l'implantation de stations pour autobus avec abris, la reconstruction de la chaussée et des trottoirs, et le verdissement de l'axe.

Source : ARTM



INTERVENANTS

Responsable :
Arrondissement de
Villeray-Saint-Michel-Parc-Extension

Partenaire(s) :
Ville de Montréal, STM⁷,
ARTM⁸



CRITÈRES DE RÉALISATION



Échéancier

Court terme
Moyen terme
Long terme
En continu



Coûts

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

Efficacité : élevée

Faisabilité : modérée

Coûts : modérés à élevés

Préalable(s) : aucun

Description

Sur les dix kilomètres prévus du SRB dans l'axe du boulevard Pie-IX, près de quatre kilomètres de voies réservées seront implantés sur le territoire de l'arrondissement. Sur les quinze stations prévues à Montréal, sept seront implantées sur le territoire de l'arrondissement, dont deux qui agiront de pôles intermodaux.

L'accessibilité aux stations devrait être planifiée en fonction de la mobilité active. En parallèle, l'arrondissement devrait accompagner le bureau de projet afin d'arrimer les besoins des citoyens aux concepts d'aménagement.

La planification et l'accompagnement auraient pour objectifs de faciliter l'accès des résidents au transport collectif de proposer un cheminement piétonnier attrayant et sécuritaire, et d'encourager le transfert modal.

⁷ Société de transport de Montréal.

⁸ Autorité régionale de transport métropolitain.



Source : Ville de Montréal

Action 18

POURSUIVRE LES EFFORTS EN FAVEUR DE L'ACCESSIBILITÉ UNIVERSELLE

Mise en contexte

L'accessibilité universelle est assurée par la mise en place d'aménagements permettant aux personnes à mobilité réduite (aînés, personnes ayant une déficience auditive ou visuelle, femmes enceintes, etc.) et toutes les populations (enfants, parents avec poussettes, etc.) de se déplacer sur l'ensemble du territoire de manière conviviale et sécuritaire.



INTERVENANTS

Responsable :

Arrondissement de
Villeray-Saint-Michel-Parc-Extension

Partenaire(s) :

Ville de Montréal



CRITÈRES DE RÉALISATION



Échéancier

Court terme
Moyen terme
Long terme
En continu



Coûts

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

Efficacité : très efficace, lorsque bien planifiée

Faisabilité : à évaluer selon les secteurs

Coûts : variables, selon les secteurs

Préalable(s) : identification des lacunes et des lieux requérant en priorité un aménagement en accessibilité universelle

Description

Des lacunes ont été identifiées en ce qui a trait à l'accessibilité universelle sur le territoire de l'arrondissement, notamment pour la circulation des fauteuils roulants, des poussettes et des personnes à mobilité réduite. En particulier, le manque d'abaissées de trottoirs et leur état présentent des enjeux dans certains secteurs existants.

Des efforts sont constamment déployés afin de rendre les équipements accessibles. L'arrondissement compte :

- Intégrer les bonnes pratiques du Guide d'aménagement durable des rues de Montréal dans les projets de planification et d'aménagement de l'arrondissement;
- Réaliser une étude sectorielle afin d'identifier les zones déficientes ;
- Prioriser les interventions à proximité des lieux jugés prioritaires, soit aux abords des résidences pour personnes âgées, des écoles et des stations de métro ;
- Élaborer un plan de réfection des trottoirs et concevoir de nouveaux aménagements.

Les normes et bonnes pratiques en matière d'accessibilité prévoient des trottoirs d'une largeur optimale d'au moins 1,8 m, voire 2 m, le long des axes d'ambiance (rues commerciales, ambiance mixte, etc.), des descentes de trottoirs adaptées à tous, des bandes de dégagement pour séparer le trottoir et la chaussée, etc. L'éclairage urbain doit par ailleurs être adéquat, c'est-à-dire disposé de façon linéaire pour faciliter l'orientation et accentué au niveau des éléments d'orientation et de mobilité (intersections, traverses piétonnes, escaliers, mobilier urbain, signalisation, etc.), sans être éblouissant.



Action
19

POURSUIVRE LA MISE AUX NORMES DES FEUX DE CIRCULATION SUR LE TERRITOIRE

Mise en contexte

L'ensemble des feux de circulation sur le territoire de l'arrondissement a été mis aux normes dans le cadre du projet de *Mise aux normes I des feux de circulation* de la Ville de Montréal. Une révision est toutefois prévue pour intégrer des feux piétons à décompte numérique en fonction du nouveau guide de justification des feux piétons de la Ville de Montréal.

Source : Arrondissement



INTERVENANTS

Responsable :
Ville de Montréal

Partenaire(s) :
Arrondissement de
Villeray-Saint-Michel-Parc-Extension



CRITÈRES DE RÉALISATION



Échéancier

Court terme
Moyen terme
Long terme
En continu



Coûts

\$

\$\$

\$\$\$

Efficacité : modérée à élevée

Faisabilité : facile d'implantation

Coûts : modérés à élevés

Préalable(s) : présence de feux de circulation et analyse de justification de feux piétons

Description

La mise aux normes vise notamment l'ajout de feux piétons lorsque ceux-ci s'avèrent nécessaires. Les feux piétons à décompte numérique permettent d'améliorer la sécurité et la convivialité des déplacements piétonniers à une intersection. Ils incluent l'affichage de symboles précis pour les piétons (silhouette blanche et main orange), en plus d'un décompte numérique indiquant le temps résiduel pour traverser.

L'implantation de feux piétons permet aussi, au besoin, d'ajouter un intervalle de protection piétonne (avance-flèche, avance-rouge ou traverse complètement protégée). Le besoin d'implantation doit respecter les critères du *Guide de justification des feux piétons de la Ville de Montréal*.

Ces critères tiennent compte de l'aménagement géométrique (largeur de la traverse), des équipements desservis ou à proximité (école, établissement public, etc.) ainsi que des enjeux de sécurité à l'intersection (conflits avec les véhicules, feux sonores, patrons d'accidents, etc.).



Action
20

FAVORISER L'ÉLARGISSEMENT DES TROTTOIRS LE LONG DES ITINÉRAIRES PRÉFÉRENTIELS PIÉTONS

Mise en contexte

Le réseau piétonnier dans et en périphérie de certains secteurs d'intérêt ou le long des itinéraires vers ceux-ci est parfois peu adapté à l'achalandage des sites. C'est notamment le cas aux abords de plusieurs pôles de transport collectif (stations de métro, arrêts d'autobus achalandés, etc.) ainsi que sur plusieurs axes d'envergure où les trottoirs sont parfois étroits et où les traverses piétonnières sont jugées peu sécuritaires.

Source : Arrondissement



INTERVENANTS

Responsable :
Ville de Montréal

Partenaire(s) :
Arrondissement de
Villeray-Saint-Michel-Parc-Extension



CRITÈRES DE RÉALISATION



Échéancier

Court terme
Moyen terme
Long terme
En continu



Coûts

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

Efficacité : modérée à élevée

Faisabilité : modérée, variable, selon
les axes et secteurs

Coûts : modérés à élevés

Préalable(s) : identification des trottoirs
étroits et des itinéraires préférentiels
piétons

Description

L'élargissement des trottoirs a pour objectifs :

- D'assurer la convivialité et la sécurité des déplacements piétonniers ;
- De respecter les principes d'accessibilité universelle ;
- D'encourager les déplacements actifs.

À cet effet, les trottoirs de moins de 1,5 m devraient être identifiés et leur élargissement devrait être envisagé lors du réaménagement de la rue. Lorsque l'espace disponible le permet, les trottoirs devraient avoir une largeur d'au moins 1,8 m et être libres d'obstacles.

De plus, une évaluation de l'état et de la largeur des trottoirs devrait être incluse dans le cadre de chaque projet de réaménagement.



Action
21

ACCOMPAGNER LA VILLE DE MONTRÉAL DANS LA PLANIFICATION DES AMÉNAGEMENTS ACTIFS VERS LE CAMPUS MIL DE L'UNIVERSITÉ DE MONTRÉAL

Mise en contexte

Le campus MIL de l'Université de Montréal est en construction sur le site de l'ancienne gare de triage Outremont du Canadien Pacifique (CP), au sud du quartier de Parc-Extension. Le projet implique l'implantation de bâtiments institutionnels, résidentiels et commerciaux, en plus d'espaces verts. Le campus attirera, dès l'ouverture de ses premiers pavillons en 2019, plus de 2 000 personnes sur le site.

Source : Ville de Montréal



INTERVENANTS

Responsable :
Ville de Montréal

Partenaire(s) :
Arrondissement de
Villeray-Saint-Michel-Parc-Extension,
Université de Montréal, Organismes



CRITÈRES DE RÉALISATION



Échéancier

Court terme
Moyen terme
Long terme
En continu



Coûts

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

Efficacité : variable, selon l'itinéraire

Faisabilité : moyenne à difficile, compte tenu de l'enclavement de l'arrondissement dans le secteur touché (voies ferrées du CP)

Coûts : modérés à élevés

Préalable(s) : étude des déplacements potentiels attirés et produits par le projet du Campus MIL

Description

Bien que situé dans l'arrondissement d'Outremont, le nouveau campus de l'Université de Montréal engendrera de nouveaux déplacements dans l'arrondissement, compte tenu de sa proximité et des infrastructures de transport collectif localisées en périphérie de celui-ci (gare et station Parc, station Acadie, etc.)

Afin que les aménagements actifs intègrent les besoins de l'arrondissement, l'accompagnement de la Ville de Montréal dans la planification des aménagements actifs vers le campus est nécessaire.

La planification devrait tenir compte des déplacements actifs depuis les quartiers résidentiels de l'arrondissement, les commerces à proximité et les infrastructures de transport collectif.

L'aménagement d'un passage à niveau pour franchir les voies du CP est envisagé dans l'axe de l'avenue De L'Épée.



Action
22

BONIFIER LE RÉSEAU CYCLABLE

Mise en contexte

Le réseau cyclable de l'arrondissement est discontinu et offre peu de liens cyclables est-ouest ainsi que vers les arrondissements et villes limitrophes. La *Programmation des voies cyclables de la Ville de Montréal* prévoit l'analyse et la bonification du réseau cyclable à l'échelle de l'arrondissement, notamment par un meilleur maillage des aménagements sur le territoire et une bonification de la desserte d'est en ouest.

Source : Arrondissement



INTERVENANTS

Responsable :
Ville de Montréal

Partenaire(s) :
Arrondissement de
Villeray-Saint-Michel-Parc-Extension,
Organismes



CRITÈRES DE RÉALISATION



Échéancier

Court terme
Moyen terme
Long terme
En continu



Coûts

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

Efficacité : élevée

Faisabilité : facile à modérée, selon
le secteur et l'aménagement mis en place

Coûts : faibles à modérés selon le type
d'aménagement

Préalable(s) : aucun

Description

La bonification de la desserte cyclable permettrait :

- De sécuriser les déplacements cyclistes sur toute la longueur des déplacements ;
- De favoriser la continuité des aménagements et de compléter le réseau cyclable existant ;
- D'améliorer la desserte entre les quartiers de l'arrondissement et de favoriser l'interconnectivité avec les villes et arrondissements riverains ;
- D'encourager l'utilisation du vélo lors des déplacements utilitaires.

Les aménagements existants devraient être poursuivis afin d'offrir un meilleur maillage du réseau cyclable.

Les nouveaux aménagements cyclables devraient favoriser la desserte des principaux générateurs de déplacements, encourager les déplacements cyclistes utilitaires (institutions, commerces, pôles d'emplois, etc.) et proposer des traversées sécuritaires des barrières physiques du territoire.

La bonification devrait être accompagnée d'une stratégie de gestion de la circulation appropriée et s'arrimer à l'implantation projetée du mobilier urbain. Entre autres, l'implantation de sas vélo ou de traverses pour cyclistes pourrait être étudiée. L'analyse de plusieurs axes cyclables est notamment prévue par la Ville de Montréal (Jarry, Villeray, Bélair, Everett, etc.).



Action
23

FOURNIR DAVANTAGE DE SUPPORTS À VÉLO

Mise en contexte

Des programmes initiés par différents intervenants ont permis la mise en place de supports à vélo sur le territoire. L'arrondissement compte poursuivre les efforts afin de doter les stations de métro et les principaux générateurs de déplacements actifs de ces équipements. En complément, l'implantation de supports à vélo dans les quartiers résidentiels permettrait de répondre aux besoins de mobilité de certains résidents.

Source : Arrondissement



INTERVENANTS

Responsable :

Arrondissement de
Villeray-Saint-Michel-Parc-Extension

Partenaire(s) :

Ville de Montréal, Société
de transport de Montréal
(STM)



CRITÈRES DE RÉALISATION



Échéancier

Court terme
Moyen terme
Long terme
En continu



Coûts

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

Efficacité : élevée, variable, selon
les quartiers et les aménagements cyclables
à proximité

Faisabilité : facilité d'implantation

Coûts : faibles

Préalable(s) : aucun

Description

La bonification des équipements de transport actif vise à encourager les déplacements à vélo au quotidien, à améliorer la santé des résidents et à favoriser les activités sportives extérieures. L'absence d'espaces consacrés au stationnement des vélos peut parfois décourager son utilisation.

L'installation de supports à vélo dans les secteurs générateurs de déplacements contribue à l'attractivité du vélo et encourage les déplacements actifs vers les services de transport en commun. Il permet aussi la diminution de la pression sur le stationnement automobile aux abords des infrastructures de transport collectif. L'installation de supports à vélo dans les quartiers résidentiels vise à répondre aux besoins des résidents et des visiteurs. Certains établissements, tels les établissements scolaires et les bâtiments municipaux destinés au public ou accueillant des travailleurs devraient offrir un nombre de places de stationnement à vélo supérieur aux exigences minimales. Certains de ces stationnements pourraient être dotés d'un abri pour protéger des intempéries, de quelques outils de réparation et de pompes à vélos. Certains abris pourraient être sécurisés afin d'attirer un plus grand nombre de cyclistes.

En complément, l'arrondissement pourrait aussi envisager l'adoption de mesures réglementaires permettant de réduire le nombre de cases de stationnement automobile minimalement exigé dans les projets d'agrandissement ou de construction résidentiels, lorsque le nombre de places de stationnement pour vélo aménagées sur le site excède les exigences minimales fixées.



Source : Arrondissement

Action
24

OPTIMISER LE PARTAGE DU DOMAINE PUBLIC PAR L'ENSEMBLE DES USAGERS

Mise en contexte

La majeure partie de l'emprise des rues est actuellement accordée à la voiture. Une réappropriation de l'espace est nécessaire afin de l'équilibrer en fonction des besoins de tous les usagers. L'arrondissement compte augmenter la part occupée par les modes actifs, notamment par la réorganisation de l'espace et l'intégration d'infrastructures de mobilité active.



INTERVENANTS

Responsable :

Arrondissement de
Villeray-Saint-Michel-Parc-Extension

Partenaire(s) :

Ville de Montréal



CRITÈRES DE RÉALISATION



Échéancier

Court terme
Moyen terme
Long terme
En continu



Coûts

\$
\$
\$\$\$

Efficacité : élevée, variable, selon les secteurs

Faisabilité : variable, selon les secteurs

Coûts : modérés à élevés, variables, selon les secteurs

Préalable(s) : identification de l'emprise disponible

Description

L'optimisation de l'utilisation de l'emprise des voies publiques et privées (entrées charretières, stationnements hors rue, etc.) représente une opportunité d'amélioration des réseaux actifs sur l'ensemble du territoire. La réévaluation de l'ensemble des usagers permettrait de favoriser davantage les modes de transport actif en accord avec les priorités de l'arrondissement.

À cet effet, la pertinence de l'intégration d'infrastructures cyclables devrait être systématiquement étudiée lors de la réfection ou du réaménagement des rues, soit en diminuant l'emprise des voies consacrées aux véhicules, soit en utilisant la totalité de l'emprise disponible

Lorsque possible, les aménagements cyclables en site propre devraient, tels que les pistes cyclables ou les bandes cyclables sur trottoir ou à mi-niveau, être favorisés lors du réaménagement de la chaussée. Ceux-ci sont plus conviviaux et augmentent le sentiment de sécurité des cyclistes.

L'espace octroyé aux piétons devrait, quant à lui, répondre aux besoins de tous les types d'usagers, en accord avec les principes d'accessibilité universelle.

L'aménagement de liens actifs dans l'emprise des terrains de stationnement devrait aussi être prévu.

Orientation 4

Désenclaver les quartiers et favoriser la mobilité au sein de l'arrondissement

FAITS SAILLANTS

Le territoire de l'arrondissement compte plusieurs barrières physiques, qui limitent les possibilités de mobilité dans certains secteurs. L'ancienne carrière de Saint-Michel, le Complexe environnemental de Saint-Michel et le parc Frédéric-Back représentent des obstacles majeurs aux déplacements actifs dans le quartier de Saint-Michel, en plus de l'A-40, qui s'étend d'est en ouest sur le territoire de l'arrondissement. Par ailleurs, les voies ferrées sont franchissables à un nombre limité d'intersections, ce qui diminue l'accessibilité et allonge les déplacements de part et d'autre.

L'amélioration de l'accessibilité des secteurs isolés et l'optimisation de la connectivité des quartiers passent notamment par l'identification de nouveaux liens à travers les nombreuses barrières physiques du territoire. L'accessibilité du réseau artériel représente elle aussi un enjeu, particulièrement dans un contexte de réduction de la circulation de transit dans les quartiers riverains.

OBJECTIFS

- A Optimiser la connectivité des quartiers
- B Améliorer l'accessibilité et la mobilité durable

Source : Arrondissement





Action
25

IDENTIFIER LE BESOIN DE NOUVEAUX LIENS PIÉTONNIERS À TRAVERS LES BARRIÈRES PHYSIQUES DE L'ARRONDISSEMENT

Mise en contexte

L'arrondissement présente plusieurs barrières physiques aux déplacements, notamment aux déplacements actifs. Parmi celles-ci figurent notamment les voies ferrées, l'A-40, le Complexe environnemental de Saint-Michel (CESM) et l'ancienne carrière de Saint-Michel. Certains déplacements ne peuvent actuellement être réalisés à pied compte tenu des détours nécessaires au contournement de ces barrières.

Source : Arrondissement



INTERVENANTS

Responsable :

Arrondissement de
Villeray-Saint-Michel-Parc-Extension

Partenaire(s) :

Ville de Montréal, CN,
CP, Arrondissements
limitrophes, Transport
Canada, Organismes



CRITÈRES DE RÉALISATION



Échéancier

Court terme
Moyen terme
Long terme
En continu



Coûts

\$

\$\$

\$\$\$

Efficacité : élevée

Faisabilité : variable, selon la barrière physique

Coûts : faibles à élevés, variant, selon la barrière physique à franchir

Préalable(s) : ententes nécessaires avec le CP et le CN pour l'implantation de passages à niveau

Description

Pour favoriser les déplacements à pied, de nouveaux liens piétonniers devraient permettre de franchir les barrières physiques. Chacune d'elles devrait être étudiée de façon distincte. Les aménagements suivants devraient être envisagés :

- Passages (à niveau, en dessous ou passerelle) à travers les voies du Canadien Pacifique (CP), actuellement franchissables à trois endroits seulement ;
- Passages (à niveau, en dessous ou passerelle) à travers les voies du Canadien National (CN), actuellement franchissables à cinq endroits ;
- Sentiers piétonniers rectilignes à travers le CESM, permettant d'améliorer l'efficacité des déplacements utilitaires d'est en ouest ;
- Traverses piétonnières plus conviviales permettant le franchissement sécuritaire de l'A-40 (boulevard Crémazie) et limitant les détours engendrés par l'absence de traverse marquée ;
- Sentier piétonnier protégé à travers le dépôt à neige de la carrière de Saint-Michel
- Itinéraires protégés et conviviaux facilitant les déplacements des piétons dans les aires de stationnement.



Action
26

LIMITER L'ISOLEMENT DES QUARTIERS PAR L'OUVERTURE DE PASSAGES À NIVEAU

Mise en contexte

Le Plan de développement urbain, économique et social (PDUES) de la Ville de Montréal souligne la volonté d'aménager de nouveaux passages à niveau permettant de traverser de façon sécuritaire les voies ferrées du CP. Ces nouveaux passages visent le désenclavement du quartier de Parc-Extension, actuellement entrecoupé par les voies ferrées et isolé des arrondissements limitrophes.

Source : Arrondissement



INTERVENANTS

Responsable :
Ville de Montréal

Partenaire(s) :
CP, Arrondissement de
Villeray-Saint-Michel-Parc-Extension,
Entreprises



CRITÈRES DE RÉALISATION



Échéancier

Court terme
Moyen terme
Long terme
En continu



Coûts

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

Efficacité : élevée

Faisabilité : limitée par l'emprise du CP

Coûts : moyens à élevés

Préalable(s) : ententes nécessaires avec
le CP

Description

Deux passages à niveau sont actuellement envisagés dans les axes Ogilvy/De Castelnau et De L'Épée. Le PLD soutient l'aménagement de ces passages à niveau afin d'améliorer l'accessibilité à l'arrondissement et l'interconnexion de ses quartiers.

Le prolongement des axes Ogilvy et De Castelnau et l'aménagement d'une traverse à niveau amélioreraient l'accessibilité à la gare de train et à la station de métro Parc, situées du côté est des voies ferrées. Ils contribueraient, par ailleurs, à la desserte par modes actifs du parc Jarry et du Stade IGA ainsi qu'aux lieux d'emplois actuels et projetés. Ce lien naturel de transport actif améliorerait particulièrement les déplacements dans le quartier de Parc-Extension.

Le prolongement de l'avenue De l'Épée vers l'arrondissement d'Outremont permettrait d'améliorer l'accessibilité et les conditions de déplacements actifs vers le site Outremont et le nouveau campus MIL de l'Université de Montréal. Il améliorerait les déplacements interarrondissements (lien direct vers Outremont) et permettrait le désenclavement du secteur ouest du quartier de Parc-Extension, particulièrement enclavé par les voies ferrées.



Action
27

ÉLABORER UN PLAN DE DÉSENCLAVEMENT DU QUARTIER DE SAINT-MICHEL ET IMPLANTER LES MESURES RETENUES

Mise en contexte

Le quartier de Saint-Michel compte deux obstacles majeurs aux déplacements, soit le Complexe environnemental de Saint-Michel (CESM) et la carrière de Saint-Michel. Le taux de possession automobile dans le district de Saint-Michel est d'ailleurs plus élevé dans les secteurs enclavés, qui présentent moins d'options intéressantes de mobilité.

Source : Arrondissement



INTERVENANTS

Responsable :

Arrondissement de
Villeray-Saint-Michel-Parc-Extension

Partenaire(s) :

Ville de Montréal,
Organismes



CRITÈRES DE RÉALISATION



Échéancier

Court terme
Moyen terme
Long terme
En continu



Coûts

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

Efficacité : élevée

Faisabilité : limitée par les opérations
du dépôt à neige (camionnage,
accès actuellement interdit)

Coûts : moyens à élevés

Préalable(s) : réorganisation des activités
du dépôt à neige

Description

Un plan de désenclavement du quartier doit être élaboré de manière à améliorer les conditions de déplacement des résidents. La distance de franchissement des obstacles doit être étudiée et réduite pour encourager les déplacements à pied et à vélo. Actuellement, le contournement de ces barrières peut entraîner des détours de plusieurs kilomètres, ce qui s'avère très peu intéressant pour les déplacements actifs. Une distance de franchissement similaire à la distance à vol d'oiseau (distance la plus courte) devrait être privilégiée.

Le plan de désenclavement devrait tenir compte des déplacements actifs. Les sentiers aménagés actuellement dans le CESM et le parc Frédéric-Back sont sinueux. L'aménagement de chemins rectilignes entre l'avenue Papineau et le boulevard Saint-Michel permettrait de réduire le temps de déplacement d'un côté à l'autre du parc, tout en maintenant la convivialité de l'espace vert. À cet effet, l'aménagement d'une voie piétonne et cyclable est prévu dans le prolongement de l'avenue Émile-Journault, reliant ainsi les quartiers limitrophes.

Le plan de désenclavement du quartier devrait aussi s'intéresser au franchissement de la carrière de Saint-Michel. Actuellement utilisé comme dépôt à neige, celui-ci ne peut être emprunté pour se déplacer entre les boulevards Saint-Michel et Pie-IX, ce qui limite l'utilisation de la marche et du vélo dans le secteur.



Action
28

ÉLABORER UN PLAN D'ACCESSIBILITÉ AU PARC FRÉDÉRIC-BACK

Mise en contexte

Le parc Frédéric-Back, aménagé à même le CESM, représente l'un des plus ambitieux projets de réhabilitation environnementale à Montréal. Son intégration dans la trame urbaine doit être planifiée afin d'optimiser son accessibilité et sa desserte par différents moyens de transport. L'aménagement complet du parc devrait être complété en 2023.

Source : Arrondissement



INTERVENANTS

Responsable :
Arrondissement de
Villeray-Saint-Michel-Parc-Extension

Partenaire(s) :
Ville de Montréal,
Organismes



CRITÈRES DE RÉALISATION



Échéancier

Court terme
Moyen terme
Long terme
En continu



Coûts

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

Efficacité : élevée

Faisabilité : variable, selon
les aménagements

Coûts : modérés

Préalable(s) : aucun

Description

Un plan d'accessibilité au parc Frédéric-Back pourrait être élaboré afin de maximiser son utilisation par les résidents et visiteurs. La planification devrait tenir compte de la desserte piétonne et cyclable, et des infrastructures de mobilité alternative (vélopartage, autopartage, bornes de recharge électrique, etc.) à proximité.

L'accessibilité au site devrait être planifiée de façon à faciliter les déplacements entre les différents générateurs de déplacements, notamment la Cité des arts du cirque et la TOHU, le Complexe environnemental, le Taz et le Stade de soccer de Montréal.

L'arrondissement soutient par ailleurs le déploiement de pôles de mobilité durable aux abords du parc Frédéric-Back (voir Action 32), pour mettre en valeur le site et encourager l'utilisation des modes alternatifs.



Action
29

INTÉGRER LES PRINCIPES DE LA NOUVELLE POLITIQUE DE STATIONNEMENT DE LA VILLE DE MONTRÉAL

Mise en contexte

Pour répondre aux objectifs de mobilité durable, d'aménagement du territoire et de développement économique, la *Politique de stationnement* vise à gérer de manière stratégique la demande en stationnement, entre autres aux abords des infrastructures de transport en commun, des artères commerciales et des secteurs résidentiels denses.

Source : Arrondissement



INTERVENANTS

Responsable :

Arrondissement de
Villeray-Saint-Michel-Parc-Extension

Partenaire(s) :

Ville de Montréal



CRITÈRES DE RÉALISATION



Échéancier

Court terme
Moyen terme
Long terme
En continu



Coûts

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

Efficacité : élevée

Faisabilité : variable, selon la mesure

Coûts : modérés

Préalable(s) : analyse de l'offre, de la demande et de leur adéquation dans les secteurs sensibles (secteurs mixtes, artères commerciales, secteurs résidentiels denses, etc.)

Description

Dans un contexte où le stationnement est généralement gratuit, les modes alternatifs demeurent très peu compétitifs par rapport à l'automobile. Sans s'y limiter, les mesures suivantes devraient être envisagées sur le territoire afin d'optimiser l'offre en stationnement :

- Aménagement de places réservées aux modes alternatifs ;
- Déploiement de pôles de mobilité durable ;
- Implantation de places de courte durée aux abords de certains générateurs ;
- Installation de supports à vélos aux abords des artères commerciales ;
- Révision de la tarification du stationnement ;
- Réduction de l'offre en stationnement sur rue en présence de stationnements hors rue (secteurs industriels et commerciaux) ;
- Aménagement d'aires de stationnement hors rue selon les principes de développement durable ;
- Utilisation des technologies innovantes pour la gestion du stationnement (affichage dynamique, plateformes d'information à l'utilisateur, capteurs en temps réel, etc.) ;
- Verdissement des aires de stationnement.

Des mesures complémentaires devraient accompagner la modulation de l'offre en stationnement, visant le transfert modal vers des modes de transport plus durables (infrastructures de mobilité active, mesures de désenclavement, déploiement de modes alternatifs, etc.).



Action
30

AMÉNAGER DE NOUVELLES ZONES DE STATIONNEMENT DE COURTE DURÉE À PROXIMITÉ DES COMMERCES

Mise en contexte

L'arrondissement compte plusieurs artères commerciales et près de 3 000 établissements commerciaux. Le développement de secteurs à usage mixte devrait être fait de manière à satisfaire les besoins en stationnement de plusieurs types d'utilisateurs. La saturation et le débordement des stationnements commerciaux (sur rue et hors rue) ont notamment été soulevés lors de consultations publiques.

Source : Arrondissement



INTERVENANTS

Responsable :
Arrondissement de
Villeray-Saint-Michel-Parc-Extension

Partenaire(s) :
Ville de Montréal



CRITÈRES DE RÉALISATION



Échéancier

Court terme
Moyen terme
Long terme
En continu



Coûts

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

Efficacité : modérée

Faisabilité : facilité d'implantation

Coûts : faibles à moyens

Préalable(s) : étude de stationnement
aux abords des commerces, dans les zones
mixtes et sur les artères commerciales

Description

Une offre en stationnement adéquate dans les zones commerciales permet de maintenir leur attractivité et leur vitalité économique. Une réglementation spécifique peut toutefois être mise en place pour éviter l'utilisation de longue durée du stationnement sur rue. Les zones de stationnement de courte durée visent à favoriser une rotation de la clientèle des commerces.

Parmi les mesures envisagées par la Politique de stationnement de Montréal, on compte notamment :

- La mise en place de périodes gratuites de très courte durée pour favoriser l'achat local ;
- La modulation de la tarification favorisant l'utilisation de courte durée ;
- La révision des plages de gratuité du stationnement ;
- L'implantation de technologies innovantes permettant la gestion de la réglementation de courte durée.



Source : Ville de Montréal

REVOIR CERTAINES INTERDICTIONS DE VIRAGE À GAUCHE

Mise en contexte

Les manœuvres de virage à gauche sont parfois interdites aux intersections de grandes artères afin de fluidifier les conditions de circulation. Cette réglementation limite l'accessibilité et peut entraîner un report des usagers sur le réseau local et ainsi générer une circulation de transit indésirable dans les quartiers résidentiels.



INTERVENANTS

Responsable :
Ville de Montréal

Partenaire(s) :
Arrondissement de
Villeray-Saint-Michel-Parc-Extension



CRITÈRES DE RÉALISATION



Échéancier

Court terme
Moyen terme
Long terme
En continu



Coûts

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

Efficacité : modérée

Faisabilité : facilité d'implantation

Coûts : faibles à moyens

Préalable(s) : comptages et observations terrain, analyse de la dynamique de la circulation, analyse des impacts de l'autorisation de la manœuvre, modification du phasage aux feux, au besoin, etc.

Description

Les interdictions de virage à gauche en place sur le territoire de l'arrondissement pourraient être analysées et révisées dans le cas où elles généreraient des impacts négatifs sur le reste du réseau.

Un recensement de chacune d'entre elles et une analyse de la circulation dans les secteurs touchés pourraient être réalisés.

Les interdictions pourraient être levées durant certaines périodes ou en tout temps, si les manœuvres touchées :

- Améliorent l'accessibilité à certains générateurs ;
- Permettent le maintien de conditions de circulation acceptables (périodes de pointe ou hors-pointe) ;
- Limitent le report des usagers sur le réseau local ;
- N'incitent pas à une utilisation accrue de l'automobile.

Orientation 5

Promouvoir les alternatives à l'automobile et les modes de transport durables

FAITS SAILLANTS

Le territoire de l'arrondissement offre plusieurs solutions de mobilité à l'automobile privée, notamment des services de transport en commun (lignes de train, de métro et d'autobus), en plus d'une offre variée de modes partagés et durables (vélopartage, autopartage, automobile en libre-service, 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.

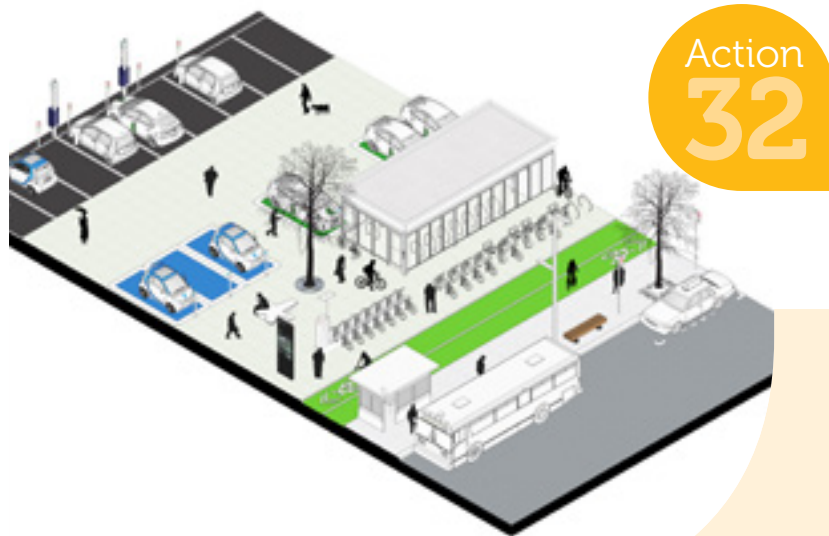
Dans une optique de mobilité intégrée, le PLD soutient le déploiement des services alternatifs, l'optimisation de l'offre ainsi que la promotion de leur utilisation au quotidien. Le PLD prévoit notamment l'arrimage des réseaux par la création de pôles de mobilité, permettant d'améliorer la flexibilité et l'offre de transport dans certains secteurs clés du territoire.

OBJECTIFS

- A** Soutenir le déploiement du réseau de transport collectif
- B** Poursuivre le déploiement des modes partagés
- C** Améliorer la gestion de la mobilité et diminuer l'empreinte écologique des déplacements
- D** Promouvoir les modes de transport durable

Source : Arrondissement





Action
32

DÉPLOYER DES PÔLES DE MOBILITÉ SUR LE TERRITOIRE

Mise en contexte

Dans le cadre de la Politique de stationnement et de la Stratégie d'électrification des transports, la Ville de Montréal souhaite réaliser l'aménagement de pôles de mobilité sur le territoire de l'arrondissement. Ceux-ci visent à optimiser l'offre en améliorant l'accessibilité et la multimodalité (cocktail mobilité). Les pôles de mobilité permettraient de modifier les habitudes de déplacement et de réduire le nombre de véhicules-personne en augmentant l'emploi des modes alternatifs.

Source : Ville de Montréal



INTERVENANTS

Responsable :
Ville de Montréal

Partenaire(s) :
Arrondissement de
Villeray-Saint-Michel-Parc-Extension,
ARTM⁹, STM¹⁰, Communauto, car2go, BIXI



CRITÈRES DE RÉALISATION



Échéancier

Court terme
Moyen terme
Long terme
En continu



Coûts

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

Efficacité : élevée

Faisabilité : modérée

Coûts : modérés à élevés

Préalable(s) : identification des secteurs desservis par les transports collectifs et des pôles potentiels où leur déploiement serait bénéfique

Description

Les pôles de mobilité seraient implantés dans des secteurs bénéficiant d'une offre complémentaire de transport et aux endroits stratégiques, notamment près d'attraits de Montréal (sites culturels, sportifs, touristiques, etc.), dans les pôles d'emplois et dans les secteurs à vocation économique (générateurs de déplacements).

L'offre en mobilité y serait variée et pourrait répondre aux besoins de tous les usagers : transport en commun, vélos en libre-service, véhicules en libre-service, autopartage, taxis électriques, etc.

Dans tous les cas, le repérage des pôles de mobilité serait facilité par la mise en place d'une signalétique particulière. Sur le territoire de l'arrondissement, certains secteurs ont déjà été identifiés comme futurs pôles de mobilité ou sont propices à l'aménagement d'un tel service :

- Parc Frédéric-Back, près de l'avenue Papineau (Stade de soccer, Le TAZ, etc.) ;
- Parc Frédéric-Back, près de la rue D'Iberville (TOHU, Cirque du Soleil, etc.) ;
- Station intermodale Parc : point de correspondance entre les réseaux de train et de métro ;
- Station Jean-Talon : point de correspondance du métro.

Ces sites pourraient faire l'objet d'une étude d'opportunité plus approfondie selon les priorités et critères d'implantation de la Ville.

⁹ Autorité régionale de transport métropolitain.

¹⁰ Société de transport de Montréal.



Source : Ville de Montréal

ACCOMPAGNER LA STM DANS L'OPTIMISATION DU SERVICE DE TRANSPORT EN COMMUN

Mise en contexte

L'arrondissement bénéficie de deux lignes de métro comptant huit stations, dont une station intermodale entre les lignes 2 orange et 5 bleue. On y retrouve également une trentaine de circuits d'autobus réguliers en plus de cinq lignes express, de huit lignes de nuit et d'une Navette Or. En complément, des mesures préférentielles ont été implantées sur six axes et bénéficient à une vingtaine de lignes d'autobus.



INTERVENANTS

Responsable :
STM⁷

Partenaire(s) :
Arrondissement de Villeray-Saint-Michel-Parc-Extension, Ville de Montréal, ARTM⁹



CRITÈRES DE RÉALISATION



Échéancier

Court terme
Moyen terme
Long terme
En continu



Coûts

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

Efficacité : élevée

Faisabilité : facile à modérée

Coûts : modérés à élevés

Préalable(s) : aucun

Description

L'arrondissement soutient la bonification de l'offre et de l'accessibilité du transport en commun sur son territoire. Comme les actions reliées relèvent entièrement de la responsabilité de la STM, aucune mesure spécifique n'est proposée dans le cadre du PLD pour y répondre. L'arrondissement accompagnera la STM lors de la planification du service ou de son optimisation.

L'arrondissement prévoit notamment soutenir la STM dans le cadre des améliorations suivantes :

- Prolongement du réseau de métro, notamment celui de la ligne 5 bleue, prévu entre Saint-Michel et Anjou, et visant à améliorer la desserte de l'est de la ville ;
- Optimisation du service d'autobus, notamment la fréquence et les tracés ;
- Implantation de mesures préférentielles pour bus (voies réservées, feux chandeliers, etc.), permettant d'améliorer la fiabilité du réseau ;
- Mise en service d'autobus hybrides et électriques ;
- Poursuite du programme Accessibilité et mise en place d'ascenseurs dans les stations ;
- Déploiement et réaménagement des abribus ;
- Déploiement des systèmes iBUS et Extra, et amélioration de l'information à l'utilisateur ;
- Développement d'une plateforme unique permettant le paiement et l'accès aux services de mobilité durable ;
- Optimisation et mise en place de mesures de mitigation dans les secteurs touchés par les chantiers routiers.

⁹ Autorité régionale de transport métropolitain.

Action 34



Source : Ville de Montréal

FAVORISER L'USAGE COLLECTIF DE L'AUTOMOBILE DANS L'ARRONDISSEMENT

Mise en contexte

Le territoire de l'arrondissement est actuellement desservi par les services d'autopartage et de véhicules en libre-service de Communauto et de car2go. L'arrondissement permet aux usagers des véhicules en libre-service d'utiliser les places de stationnement sur rue réservé aux résidents, grâce à l'utilisation d'une vignette universelle. Certains secteurs ne sont toutefois pas desservis ou bénéficient d'une offre réduite, ce qui limite les options de mobilité de plusieurs résidents.



INTERVENANTS

Responsable :
Ville de Montréal

Partenaire(s) :
Arrondissement de
Villeray-Saint-Michel-Parc-Extension,
Communauto, car2go



CRITÈRES DE RÉALISATION



Échéancier

Court terme
Moyen terme
Long terme
En continu



Coûts

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

Efficacité : élevée

Faisabilité : facilité d'implantation

Coûts : faibles à modérés

Préalable(s) : identification des secteurs moins bien desservis par les services d'autopartage, des zones à fort usage des services et des pôles générateurs potentiels

Description

Les services d'usage collectif de l'automobile offrent une alternative à la possession individuelle d'une automobile. 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.

Le développement des infrastructures consacrées à l'autopartage et au covoiturage et de différents incitatifs représente un moyen de promouvoir leur utilisation.

Pour encourager l'usage collectif de l'automobile sur le territoire, l'arrondissement pourrait :

- Soutenir le déploiement du service et l'aménagement de nouvelles stations ;
- Réserver des espaces de stationnement préférentiel réservé aux abords des commerces, des lieux d'emplois, des nouveaux développements, des infrastructures de transport collectif, etc. ;
- Promouvoir les partenariats entre les différents organismes de transport durable, en offrant des rabais préférentiels (exemple, tarif pour l'usage de deux modes de transports alternatifs) ;
- Développer des incitatifs pour encourager le partage des véhicules personnels entre citoyens.



Source : Ville de Montréal

IMPLANTER DE NOUVELLES STATIONS BIXI DANS LE DISTRICT DE SAINT-MICHEL

Mise en contexte

Le territoire de l'arrondissement compte une trentaine de stations de vélos en libre-service BIXI, réparties principalement au sud de l'A-40, entre les boulevards Saint-Laurent et Pie-X. En dehors de ce périmètre, le nombre de stations est faible. Seules deux stations BIXI sont actuellement aménagées dans le district de Saint-Michel.



INTERVENANTS

Responsable :
BIXI

Partenaire(s) :
Ville de Montréal, Arrondissement de
Villeray-Saint-Michel-Parc-Extension



CRITÈRES DE RÉALISATION



Échéancier

Court terme
Moyen terme
Long terme
En continu



Coûts

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

Efficacité : élevée

Faisabilité : facilité d'implantation

Coûts : faibles

Préalable(s) : identification
des générateurs de déplacement
et des espaces disponibles

Description

Les vélos en libre-service représentent une option de mobilité 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 distance sur une grande partie du territoire.

L'expansion du service de BIXI permettrait de soutenir la mobilité active dans le district de Saint-Michel. De nouvelles stations pourraient être implantées à proximité des principaux générateurs de déplacement, notamment aux abords :

- Des parcs (Frédéric-Back, George-Vernot, etc.) ;
- Des infrastructures de transport collectif (gare Saint-Michel-Montréal-Nord, stations du SRB Pie-IX, etc.) ;
- Des artères commerciales (rue Jarry, boulevards Saint-Michel et Pie-IX, etc.) ;
- Des pôles d'emplois et générateurs de déplacements (TOHU, École nationale de cirque, Centre Gabrielle-Roy, etc.).

Action
36

ENCOURAGER LES EMPLOYEURS À PROMOUVOIR LES MODES DE TRANSPORT DURABLES AUPRÈS DE LEURS EMPLOYÉS

Mise en contexte

Le réseau routier de l'arrondissement est utilisé par de nombreux usagers de la route, qui contribuent à la congestion routière en périodes de pointe. Les déplacements réalisés durant ces périodes sont généralement pendulaires et réalisés vers les lieux d'emplois ou d'étude. Les employeurs peuvent contribuer à la promotion des solutions de rechange à l'automobile lors des déplacements quotidiens.

Source : Arrondissement



INTERVENANTS

Responsable :

Arrondissement de
Villeray-Saint-Michel-Parc-Extension

Partenaire(s) :

Entreprises, CGD Voyagez
Futé¹²



CRITÈRES DE RÉALISATION



Échéancier

Court terme
Moyen terme
Long terme
En continu



Coûts

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

Efficacité : élevée, variable,
selon les mesures et les entreprises

Faisabilité : facilité de mise en place

Coûts : faibles à modérés

Préalable(s) : établir un registre
des entreprises de 100 employés
et plus à cibler en priorité

Description

Afin de minimiser le nombre de véhicules privés vers les lieux d'emplois et de diminuer la congestion, les employeurs peuvent mettre sur pied différents incitatifs de mobilité durable pour leurs employés. Ceux-ci peuvent faire appel à divers organismes, tels que le Centre de gestion des déplacements (CGD) Voyagez Futé. Celui-ci accompagne les entreprises en matière de transport des employés et les conseille pour la mise en place de mesures durables adaptées à leurs besoins :

- Élaboration de plans de mobilité durable ;
- Développement de partenariats avec les services de transport alternatif et offre de tarifs préférentiels (RTM, STM, BIXI, Communauto, etc.) ;
- Mise en place de stations-vélos, casiers, douches et ateliers de réparation de vélo ;
- Déploiement d'une plateforme de covoiturage, implantation de places réservées aux covoitureurs ;
- Gestion de l'offre et du tarif de stationnement, ou indemnisation des usagers de modes durables.

¹² Centre de gestion des déplacements.

Action
37

POURSUIVRE LE DÉPLOIEMENT DES BORNES DE RECHARGE POUR VÉHICULES ÉLECTRIQUES SUR LE TERRITOIRE

Mise en contexte

Depuis plusieurs années, de nombreux efforts sont portés sur la promotion des alternatives aux énergies fossiles à Montréal. Dans le cadre du *Plan local de développement durable*, 28 bornes de recharge électrique ont été implantées sur le territoire entre 2013 et 2017. La Ville de Montréal prévoit le déploiement d'environ 1 000 bornes supplémentaires d'ici 2020, dont plusieurs dans l'arrondissement.

Source : Arrondissement



INTERVENANTS

Responsable :

Ville de Montréal

Partenaire(s) :

Arrondissement de
Villeray-Saint-Michel-Parc-Extension,
MTMDET¹³, Hydro-Québec, CSEM¹⁴



CRITÈRES DE RÉALISATION



Échéancier

Court terme
Moyen terme
Long terme
En continu



Coûts

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

Efficacité : élevée

Faisabilité : facilité d'implantation

Coûts : modérés à élevés

Préalable(s) : aucun

Description

Les bornes de recharge électrique représentent un moyen d'encourager l'acquisition de véhicules écoénergétiques.

Afin d'encourager l'usage d'alternatives aux véhicules à essence, des efforts doivent être fournis afin d'augmenter l'accessibilité aux véhicules électriques.

En ce sens, l'arrondissement accompagnerait la Ville de Montréal pour le déploiement de bornes de recharge sur son territoire, en garantissant des places de stationnement réservées aux véhicules électriques.

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

- Près des lieux d'emplois ;
- Dans le stationnement incitatif de la gare Saint-Michel-Montréal-Nord ;
- Aux abords des commerces ;
- À proximité des services et des bâtiments municipaux ;
- Dans les secteurs résidentiels.

Des avantages préférentiels de stationnement sur rue et hors rue pourraient aussi être mis en place.

¹³ Ministère des transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports du Québec.

¹⁴ Commission des services électriques de Montréal.

Action
38

SOUTENIR LES PROGRAMMES D'INCITATION AUX MODES ACTIFS POUR LA POPULATION SCOLAIRE

Mise en contexte

Des programmes visant à promouvoir les déplacements actifs auprès des écoliers ont vu le jour dans l'arrondissement. Le programme *Trottibus* de la Société canadienne du cancer (SCC) a été initié par Vrac Environnement dans le district de Parc-Extension et trois écoles y ont adhéré. Le programme *Mon école à pied, à vélo*, développé par Vélo Québec, a été adopté par douze écoles de l'arrondissement.

Source : Arrondissement



INTERVENANTS

Responsable :
Établissements scolaires

Partenaire(s) :
Arrondissement de
Villeray-Saint-Michel-Parc-Extension,
Vélo-Québec, SCC¹⁵, Commissions scolaires



CRITÈRES DE RÉALISATION



Échéancier

Court terme
Moyen terme
Long terme
En continu



Coûts

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

Efficacité : élevé

Faisabilité : facilité d'implantation

Coûts : faibles

Préalable(s) : aucun

Description

Les deux programmes s'adressent aux établissements d'enseignement et à leur communauté. Ils ont pour but d'encourager la mobilité active des enfants et de sécuriser les déplacements vers l'école. L'arrondissement a déjà implanté de nombreuses mesures d'apaisement autour des écoles pour sécuriser les déplacements des élèves.

L'arrondissement encourage les écoles primaires à déployer le programme de *Trottibus* à l'échelle du territoire. Dans le cas d'écoles voisines, des ententes peuvent être établies afin de jumeler les groupes d'élèves.

L'arrondissement soutient aussi la réalisation de plans de déplacement vers les écoles dans le cadre du programme *Mon école à pied, à vélo*. Chacune des écoles du territoire devrait réaliser la démarche ou la mettre à jour, au besoin. Les recommandations formulées à l'issue de cette démarche devraient être prises en compte afin d'améliorer les conditions de déplacement des élèves de façon continue.

Les programmes sont complémentaires à la révision des corridors scolaires.

¹⁵ Société canadienne du cancer.



Action
39

FAVORISER DES ACTIVITÉS ENCOURAGEANT LA MOBILITÉ ACTIVE

Mise en contexte

L'automobile représente le principal mode de transport utilisé lors des déplacements quotidiens. L'arrondissement vise à augmenter la part des modes actifs, notamment celle du vélo, par le déploiement et la sécurisation du réseau cyclable. L'utilisation du vélo au quotidien représente un changement d'habitudes important et l'arrondissement prévoit encourager la mobilité active par l'organisation d'activités visant à stimuler l'intérêt des résidents.

Source : Arrondissement



INTERVENANTS

Responsable :
Arrondissement de
Villeray-Saint-Michel-Parc-Extension

Partenaire(s) :
Organismes



CRITÈRES DE RÉALISATION



Échéancier

Court terme
Moyen terme
Long terme
En continu



Coûts

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

Efficacité : variable, selon la visibilité et l'intérêt

Faisabilité : relativement facile à organiser

Coûts : faibles à modérés

Préalable(s) : analyse des intérêts et besoins de la population, analyse de la popularité des activités réalisées

Description

L'arrondissement prévoit s'impliquer en organisant des activités sportives et récréatives visant à encourager la mobilité active lors des déplacements utilitaires et récréatifs.

De nombreuses activités pourraient être envisagées pour répondre aux intérêts variés des résidents et selon les différents besoins :

- Activités familiales dans les parcs ;
- Parcours de course/marche et de vélo ;
- Organisation de rallyes ;
- Ateliers de réparation de vélos et implantation de stations de réparation.

En parallèle, il prévoit améliorer la convivialité et la sécurité des infrastructures de mobilité active.



