

Avril 2017

Portrait de la mobilité dans l'Ouest-de-l'Île de
Montréal et recommandations –
Rapport de consultations

RECOMMANDATIONS SUITE AUX CONSULTATIONS

Les résultats concernant les pistes d'intervention des trois consultations susmentionnées ont été compilés, analysés et finalement synthétisés dans les tableaux qui suivent. Les recommandations (de trois à neuf selon les thèmes) sont classées en fonction des priorités émises dans les consultations. Les recommandations sont précédées de rappels de certains faits liés aux thèmes. Les thèmes sont distribués comme suit :

- Automobile et transport des marchandises
- Stationnement
- Transport en commun et accessibilité des personnes à mobilité réduite
- Covoiturage, autopartage, taxis et circuit électrique
- Transport actif

Automobile et transport des marchandises

#	Recommandations à la suite des consultations	Acteurs à impliquer (non exhaustif)
1	<p>Au niveau urbanistique :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Densifier autour des pôles de transport en commun (aires TOD) et dans les zones déjà bâties en assurant une bonne desserte en transport alternatif à l'auto-solo; • Prioriser les transports collectifs et actifs dans l'évaluation de nouveaux projets routiers et immobiliers (ex.: Pierrefonds-ouest); • Aménager les trames de rue de façon à faciliter des déplacements à vélo et à pied directs et sécuritaires; • Accroître et diversifier l'offre de services de proximité (épiceries, dépanneurs, pharmacies, etc.) desservis par des infrastructures de transport actif et collectif. 	Villes liées, arrondissements et ville de Montréal
2	Améliorer la synchronisation des feux de circulation sur les grands boulevards (ex. : feux intelligents).	Ville de Montréal, villes liées et arrondissements
3	Réaménager les intersections identifiées comme les plus accidentogènes.	Ville de Montréal, villes liées et arrondissements
4	Favoriser un maillage entre les employés et les entreprises de l'ODI pour limiter la distance des déplacements.	CODI, MOBA, villes liées et arrondissements
5	Sensibiliser la population au partage sécuritaire de la route (ex. : respect des voies réservées ou des priorités piétons).	Ville de Montréal, villes liées et arrondissements, SAAQ, SPVM
6	Favoriser le camionnage hors heures de pointe.	Ville de Montréal, villes liées et arrondissements, ACQ

Stationnement

#	Recommandations à la suite des consultations	Acteurs à impliquer (non exhaustif)
1	Normes réglementaires : <ul style="list-style-type: none"> • Adopter des normes de stationnements durables (ex. : surfaces perméables, couleurs pâles, bassins de rétention, etc.); • Exiger la construction de stationnements souterrains et étagés dans certains nouveaux développements; • Instaurer un nombre maximal d'espaces de stationnements contraignant, surtout près des pôles de transport en commun. 	Villes liées et arrondissements
2	Encourager les organisations à octroyer un incitatif aux employés n'utilisant pas d'espace de stationnement.	Organisations (institutions et entreprises), MOBA, villes liées et arrondissements
3	Développer une stratégie de partage public/privé du stationnement et optimiser l'usage de stationnement (combinaison d'usages).	Organisations, villes liées et arrondissements

Transport en commun et accessibilité des personnes à mobilité réduite

#	Recommandations à la suite des consultations	Acteurs à impliquer (non exhaustif)
1	Assurer une bonne coordination entre les différents intervenants en transport en commun dans l'ODÎ notamment : <ul style="list-style-type: none"> • pour arrimer le réseau d'autobus avec le Réseau électrique métropolitain ainsi que les départs de train de banlieue; • pour revoir la tarification (ex. : tarification combinée (STM-AMT), en fonction du kilométrage parcouru ou du temps dans les trains); • assurer un service alternatif lorsque le train est à basse fréquence ou absent. 	STM, AMT (futur ARTM), REM
2	Poursuivre l'amélioration de l'offre de transport en commun interne à l'ODÎ et évaluer la mise en place de microtransit : <ul style="list-style-type: none"> • vers les pôles d'activités (hôpitaux, cégeps, universités, centres d'achat, etc.); • vers les pôles de transport en commun (gares et métros); • sur les boulevards (lignes express); • durant la fin de semaine. 	Villes liées, arrondissements, MOBA, STM, Coop-Carbone et ARTM

3	Poursuivre la mise en place des mesures préférentielles pour bus sur les principales artères (ex.: feux intelligents, voies réservées, etc.).	STM, ville de Montréal, villes liées et arrondissements
4	Poursuivre l'amélioration de l'accessibilité des gares, des trains et des autobus pour les personnes à mobilité réduite (ex. : ajout de stationnements pour handicapés, ajout de sièges pour handicapés, mise en place de rampes d'accès sur tous les autobus).	STM, AMT (ARTM), REM
5	Promouvoir les nombreux services offerts aux personnes à mobilité réduite.	CODÎ, MOBA, STM, tables de quartier
6	Évaluer la possibilité d'étendre le territoire des services des navettes Or (notamment entre les municipalités).	STM, villes liées et arrondissements

Covoiturage, autopartage, taxis et circuit électrique

#	Recommandations à la suite des consultations	Acteurs à impliquer (non exhaustif)
1	Encourager les organisations à offrir des incitatifs pour encourager le covoiturage (ex.: stationnement préférentiel, plateforme de jumelage, bons de retour garanti).	MOBA, PME WI, organisations (institutions, entreprises, centres d'achat), villes liées et arrondissements
2	Instaurer des partenariats avec les entreprises d'autopartage afin de rendre disponibles des voitures à des endroits stratégiques (gares de train, terminus d'autobus, cégeps et universités, centres d'achat, etc.).	MOBA, Communauto, Car2go, villes liées et arrondissements
3	Faire la promotion d'une plateforme de covoiturage auprès des citoyens.	MOBA, villes liées et arrondissements, plateformes de covoiturage
4	Poursuivre la mise en place de voies réservées aux covoitureurs sur les boulevards et les autoroutes.	Ministère des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports; villes liées et arrondissements
5	Accroître le réseau de bornes électriques public, notamment dans les endroits névralgiques (ex. : grands stationnements, institutions, centres commerciaux).	Institutions, entreprises, centres commerciaux, Hydro-Québec, villes liées et arrondissements
6	Augmenter le nombre de places réservées pour covoitureurs dans les stationnements incitatifs et en instaurer aux gares n'en possédant pas.	AMT, villes liées et arrondissements

Transport actif

#	Recommandations à la suite des consultations	Acteurs à impliquer (non exhaustif)
1	Poursuivre le développement des liens cyclables et piétonniers vers les pôles de transport collectif (gares de train et terminus) et les pôles d'emploi (commerciaux et industriels).	Ville de Montréal, villes liées et arrondissements
2	Poursuivre le développement des liens cyclables nord-sud et faciliter la traversée des barrières physiques (autoroutes et viaducs, voies ferrées et cours d'eau).	Ville de Montréal, villes liées et arrondissements
3	Sécuriser les intersections problématiques et accorder plus de temps pour les feux piétons près des endroits regroupant des usagers vulnérables (ex. : saillies, terre-pleins, traverses piétonnes, feux piétons, bateaux pavés).	Ville de Montréal, villes liées et arrondissements
4	Favoriser la mise en place d'aménagements cyclables séparés de la circulation afin de convenir à tout type de cyclistes.	Ville de Montréal, villes liées et arrondissements
5	Notamment dans des secteurs critiques comme autour des écoles, favoriser la mise en place de mesures d'apaisement de la circulation (ex. : bollards, avancées de trottoirs, pots à fleurs, réduction de la vitesse, terre-pleins, phases protégées) et de promotion du transport actif (ex. : plans de déplacements scolaires, cours de cyclisme averti, trottibus et vélobus).	Écoles, Vélo Québec, Fondation canadienne du cœur, villes liées et arrondissements
6	Intégrer des infrastructures piétonnes et cyclables dans les nouveaux projets immobiliers, commerciaux et industriels (ex. : supports à vélo, vestiaires, douches, etc.).	Villes liées et arrondissements
7	Favoriser la concertation et la communication des différentes administrations afin d'assurer la cohérence des liens cyclables continus et connectés (ex. : Salaberry à Anse-à-l'orme et Saint-Charles).	Villes liées et arrondissements
8	Encourager les employeurs à offrir des incitatifs à leurs employés pour encourager le transport actif (kiosque d'entretien mécanique vélo, indemnité vélo, supports à vélo, douches...).	MOBA, organisations, PME WI, villes liées et arrondissements
9	Améliorer la signalisation et la promotion des aménagements cyclables et piétons (ex. : signalisation Saint-Charles/Salaberry).	Villes liées et arrondissements

CONCLUSION

L'ODÎ comporte plusieurs acteurs locaux qui se dévouent pour l'amélioration des conditions de vie des citoyens du territoire. L'ODÎ étant très diversifié autant au niveau social que territorial, investir dans la mobilité durable et l'accessibilité à la mobilité peut permettre d'améliorer l'équité entre les citoyens. Pour ce faire toutefois, il est nécessaire d'orchestrer un changement de paradigme, entre autres urbanistique. En effet, les développements axés sur l'automobile doivent être repensés au profit des transports alternatifs et de tout ce qui s'en suit au niveau de l'aménagement du territoire (densification, commerces de proximité, infrastructures de transport actif, etc.).

Ainsi, les consultations ont démontré un désir de la part d'élus, de fonctionnaires municipaux de différentes villes et arrondissements, de groupes communautaires et de citoyens, de travailler ensemble pour améliorer l'offre en mobilité durable sur le territoire de l'ODÎ. Ces collaborations et concertations sont essentielles pour assurer une continuité et une cohérence des actions posées sur le territoire. Elles sont aussi importantes pour exprimer les besoins communs en matière de mobilité aux différentes instances décisionnelles, notamment dans le cadre de la refonte du Plan de transport de Montréal.

Pour être menées à bien, les nombreuses recommandations émises dans ce document devraient être accompagnées d'un plan d'action exhaustif comprenant :

- une définition claire des acteurs qui s'impliqueront pour la mise en place de recommandations;
- une priorisation des recommandations à la suite de la rencontre des acteurs qui s'impliqueront pour la mise en place de recommandations;
- des actions précises à entreprendre selon les recommandations priorisées;
- des échéances;
- des budgets.