

## Recommandations générales

Recommandations	Problématiques	Application des recommandations
<b>L'arrondissement</b>		
<p>Appliquer l'article 386 alinéa 4 du code de la sécurité routière ("sauf en cas de nécessité ou lorsqu'une autre disposition du présent code le permet, nul ne peut immobiliser un véhicule routier aux endroits suivants: 4° dans une intersection, sur un passage pour piétons clairement identifié et sur un passage à niveau ni à moins de 5 mètres de ceux-ci")</p>	<p>Le non-respect de l'article 386 alinéa 4 réduit la visibilité aux intersections et crée des situations particulièrement non-sécuritaires pour les usagers de la route: piétons, cyclistes et automobilistes, et particulièrement pour les personnes vulnérables.</p>	<p>Marquage au sol pour indiquer l'interdiction de stationner. Ajouter des panneaux d'interdiction de stationnement aux endroits visés. Sensibiliser les citoyens des secteurs visés au respect des nouvelles mesures et à l'application du règlement.</p>
<p>S'assurer du respect des limites de vitesse sur les rues locales (40km/h) par la mise en place de mesures incitatives.</p>	<p>Plusieurs rues locales de Saint-Michel (et des autres quartiers de l'arrondissement) sont configurées de manière à favoriser la fluidité de la circulation automobiles et entraînent par conséquent des excès de vitesse.</p>	<p>Avancée de trottoir, dos d'ânes, stationnement en diagonal, panneaux d'arrêt, bandes cyclables, marquage au sol, etc. Certaines mesures d'apaisements saisonnières de la circulation comme les balises centrales ou les balises de rétrécissement peuvent aussi contribuer à limiter les excès de vitesse.</p>

<p>Mettre en place des mesures pour faire respecter les limites de vitesse sur les grandes artères.</p>	<p>La majorité des accidents impliquant des piétons et des cyclistes se produisent sur les grandes artères de Saint-Michel, où la vitesse et le volume de trafic sont élevés et où la largeur à franchir aux intersections est grande.</p>	<p>Afficheur de vitesse permanent, Régime routier*, intersections sécurisées pour les piétons et les cyclistes, réduire la durée d'exposition des piétons et cycliste aux intersections en diminuant la largeur à franchir, par exemple par l'aménagement de saillies de trottoir. Campagne de sensibilisation et de répression policière.</p>
<p>Étudier la pertinence d'ajouter des panneaux d'arrêt aux intersections qui en sont dépourvues et qui ont été ciblées comme étant problématiques.</p>	<p>L'ajout de panneaux d'arrêt aux intersections problématiques diminuerait les risques d'accident pour tous les usagers de la route.</p>	<p>Multiplier les intersections possédant un arrêt dans chaque direction.</p>
<p>Sécuriser les traverses pour piétons aux intersections problématiques.</p>	<p>Le virage à droite des véhicules routiers sur feux non sécurisés rend les piétons et cyclistes vulnérables.</p>	<p>Ajout de feux piétons avec phase protéger.</p>
	<p>Marquages simples qui ne délimitent pas clairement le passage clouté. Marquages usés et mal entretenus.</p>	<p>Ajout de passages cloutés à deux bandes. Entretien régulier des bandes existantes.</p>

	Le temps de traverse n'est pas suffisant à certaines intersections majeures pour les piétons vulnérables.	Allonger le temps de traverse piétonnière sur les grandes artères. Évaluer la possibilité d'installer les îlots de refuge sur les artères principales où les temps de passage sont insuffisantes pour les piétons vulnérables.
	Le nombre d'accidents de la route impliquant des piétons et des cyclistes est généralement plus élevé aux intersections où la largeur à franchir est grande.	Réduire la durée d'exposition des piétons et cyclistes aux intersections en diminuant la largeur à franchir, par exemple par l'aménagement de saillies de trottoir et/ou par l'aménagement d'îlots refuges à même un terre-plein central sur la route
<b>Recommandations</b>	<b>Problématiques</b>	<b>Application des recommandations</b>
S'assurer que les trottoirs fournissent aux piétons suffisamment d'espace afin que leurs déplacements soient sécuritaires et agréables.	Certains trottoirs du quartier sont en mauvais état alors que d'autres trottoirs ne sont pas assez larges pour accueillir confortablement la quantité de piétons qui les fréquentent (i.e. lors d'intempéries, les piétons ne sont pas protégés contre les éclaboussures causées par les véhicules routiers).	Profiter des travaux prévus par la ville pour améliorer les infrastructures destinées au confort et à la sécurité des piétons. Lorsque possible, aménager des trottoirs d'une largeur minimale de 1,8 mètres. Prévoir une banquette gazonnée entre le trottoir et les voies de circulation pour plus de confort. Éviter le plus possible des dénivellations fréquentes dans les trottoirs, viser à conserver une surface à niveau, homogène et continue.

Améliorer le mobilier urbain et créer des espaces conviviaux qui favorisent l'adoption du transport actif.	Plusieurs rues de Saint-Michel sont dépourvues d'espaces ombragés et de mobilier urbain adéquat et constituent des espaces peu invitants pour la marche et le vélo.	S'assurer que des arbres soient plantés sur les grandes artères, en ajouter sur les tronçons qui en sont dépourvus et réparer le mobilier urbain.
Installer plus de supports à vélos pour fournir aux cyclistes des endroits plus sécuritaires pour verrouiller leurs vélos.	Les recherches démontrent que la majorité des vols de vélo se produisent lorsque les vélos sont verrouillés sur des infrastructures inappropriées: arbres, clôtures, etc. Montréal a un problème majeur avec le vol de vélos. La présence d'une infrastructure de stockage de vélos appropriée peut aider à réduire le vol.	Multiplier le nombre de supports à vélos installés dans l'arrondissement, particulièrement près des lieux et des bâtiments générateurs de déplacements ainsi que dans les secteurs commerciaux
Intégrer dans les planifications futures de réaménagement des rues des mesures d'apaisement de la circulation.	La planification de la réfection routière ne tient pas toujours compte de la possibilité d'installer de nouvelles mesures d'apaisement de la circulation.	Une planification intégrée permettrait de réduire significativement les coûts globaux de ces mesures d'apaisement et en faciliterait l'implantation.
<b>Les organismes communautaires et autres partenaires.</b>		

Encourager la collaboration entre les organismes communautaires de Saint-Michel et de l'extérieur du quartier et porteurs de projets en lien avec le transport actif.	S'assurer que les organismes profitent du partage d'expertise qui pourrait se faire entre les projets concernant le vélo.	Créer un comité régional ayant pour mandat de favoriser l'échange d'expertises.
Expliquer aux citoyens les meilleures techniques pour se prémunir contre le vol de vélo (verrouillage et burinage de vélo).	L'un des facteurs qui contribuent au taux élevé de vol de vélos est le mauvais verrouillage.	Multiplier les activités de sensibilisation et distribuer de l'information sur les vols de vélo.
Effectuer des campagnes de sensibilisation afin d'informer les citoyens sur l'importance du respect du code de la route et du partage de la route.	Certains articles du code de la route ne sont pas respectés par tous les usagers de la route ce qui peut mettre en danger les utilisateurs les plus vulnérables.	Campagnes de sensibilisation au partage de la route comme "La rue pour tous" et "Partage la route" de Vélo Québec, "100% vigilant" du SPVM.
Appliquer plus strictement le code de la route.	Le non-respect du code de la route met en danger les piétons et les cyclistes.	Donner des contraventions aux usagers de la route qui ne respectent pas le code de la sécurité routière.
Élargir l'offre BIXI dans l'arrondissement.	Absence de station Bixi dans le district de Saint-Michel.	Implanter des stations de Bixi dans le quartier Saint-Michel