

PLAN DE GESTION DE LA CIRCULATION *de Saint-Léonard*





TABLE DES MATIÈRES

Mot du maire de l'arrondissement	2
Mot du directeur d'arrondissement	3
Contexte	4
1 Sécurisation du réseau et protocole de prévention du maintien de la sécurité	7
2 Sécurisation des secteurs pour les populations vulnérables	13
3 Procédure d'implantation de nouvelles mesures de modération de la circulation	17
4 Sécurisation des pistes cyclables	27
5 Critères d'installation des panneaux «Arrêt»	31
Conclusion	33
ANNEXE 1 – Logigramme – Implantation des mesures d'apaisement	34
ANNEXE 2 – Carte des écoles primaires et secondaires, des parcs et des miniparcs et des résidences pour aînés à Saint-Léonard	35
ANNEXE 3 – Carte des limites de vitesse sur le réseau routier de Saint-Léonard	36
ANNEXE 4 – Carte du Plan vélo de Saint-Léonard	37

MOT DU MAIRE DE L'ARRONDISSEMENT



Michel Bissonnet
Maire de l'arrondissement
de Saint-Léonard



Arij El Korbi
Conseillère
d'arrondissement
Saint-Léonard-Est



Angela Gentile
Conseillère
de la Ville
Saint-Léonard-Est



Suzanne De Larochellière
Conseillère
d'arrondissement
Saint-Léonard-Ouest



Dominic Perri
Conseiller
de la Ville
Saint-Léonard-Ouest

Chères concitoyennes, chers concitoyens,

C'est avec beaucoup de fierté que mes collègues du conseil, Arij El Korbi, Suzanne De Larochellière, Angela Gentile, Dominic Perri et moi-même vous présentons le Plan de gestion de la circulation de Saint-Léonard. Avec ce plan, nous voulons vous démontrer et concrétiser notre engagement quant à la sécurité de tous les usagers du réseau routier léonardois, plus spécifiquement, les personnes vulnérables (personnes à mobilité réduite, enfants, aînés, etc.).

Nous avons aussi comme priorité de mettre en œuvre un plan d'action local s'inscrivant dans l'approche **Vision Zéro** de la Ville de Montréal. Cette approche repose sur un principe de base selon lequel il est inacceptable que des personnes soient tuées ou gravement blessées lorsqu'elles se déplacent dans le réseau routier. Ce plan d'action répond aussi aux valeurs véhiculées dans notre plan stratégique *Saint-Léonard 2030*, dans lequel nous avons choisi de cristalliser notre engagement à développer un territoire de manière durable et à vous offrir une expérience citoyenne inspirante, en incluant, aux objectifs 51 et 52, l'amélioration de la sécurité des déplacements sur le territoire en sécurisant et balisant le réseau cyclable local, et la bonification de la sécurité des corridors piétonniers.

Nous tenons d'ailleurs à remercier la Direction des travaux publics, par l'intermédiaire de sa Division des études techniques, qui a à cœur la sécurité de toute la population léonardoise, qui a travaillé très fort à l'élaboration de ce plan d'action et qui œuvre constamment à la mise en place de mesures de modération de la circulation.

Je tiens également à prendre le temps de vous remercier, chères concitoyennes et chers concitoyens. Vous êtes souvent nos yeux sur le terrain et vous contribuez à améliorer la qualité de vie de toute la population léonardoise par vos demandes de mesures de modération de la circulation.

C'est pour notre bénéfice à toutes et à tous, plus particulièrement pour les personnes vulnérables, que nous devons investir dès maintenant dans la sécurité de notre territoire. Ensemble, continuons à faire de notre arrondissement un endroit où il fait bon vivre aujourd'hui et où nous pourrions continuer à nous épanouir harmonieusement et à profiter de nos rues de manière sécuritaire.

Le maire de l'arrondissement de Saint-Léonard,
Michel Bissonnet

MOT DU DIRECTEUR D'ARRONDISSEMENT



Steve Beaudoin
Directeur d'arrondissement

Mesdames et messieurs,

En tant que directeur d'arrondissement, j'ai le privilège de participer quotidiennement à la réalisation de nombreux projets pour améliorer la qualité de vie de toutes les Léonardoises et de tous les Léonardois. Le Plan de gestion de la circulation de Saint-Léonard fait partie de ces grands projets dont je suis très fier et qu'il me fait plaisir de vous présenter aujourd'hui.

En premier lieu, j'aimerais souligner l'excellent travail de la Direction des travaux publics sous la supervision de M. Dominic Poitras. Les ingénieurs de la Division des études techniques ont mis de l'avant un plan de gestion structuré qui vient encadrer son application. C'est un travail d'importance qui apportera certainement des changements dans nos façons de faire et qui vous seront bénéfiques, j'en suis certain.

Le Plan de gestion de la circulation de Saint-Léonard vous démontre que nous avons à cœur votre sécurité tout en vous expliquant clairement l'implication que nous aurons dans la cohabitation harmonieuse et sécuritaire de tous les usagers du réseau routier léonardois. En parallèle, nous désirons continuer à encourager toutes les initiatives citoyennes qui auront un impact positif sur la sécurisation de nos rues et sur la protection des personnes vulnérables de notre territoire. Par le fait même, nous contribuerons ensemble à la qualité de vie de la population léonardoise.

La dernière année nous a montré l'importance d'investir et de s'approprier nos quartiers et nos milieux de vie. La modération de la circulation sur les rues résidentielles, la construction de saillies végétalisées, l'aménagement de liens cyclables et la construction de trottoirs adéquats semblent encore plus pertinents dans ce contexte. De plus, toutes ces mesures participent à notre mouvement vers la transition écologique en vous encourageant à utiliser des modes de transport alternatifs et actifs.

Ensemble, donnons-nous les moyens de développer les meilleures pratiques en matière de modération de la circulation tout en valorisant l'expertise de nos ressources. Nous nous employons dès maintenant à sa mise en œuvre.

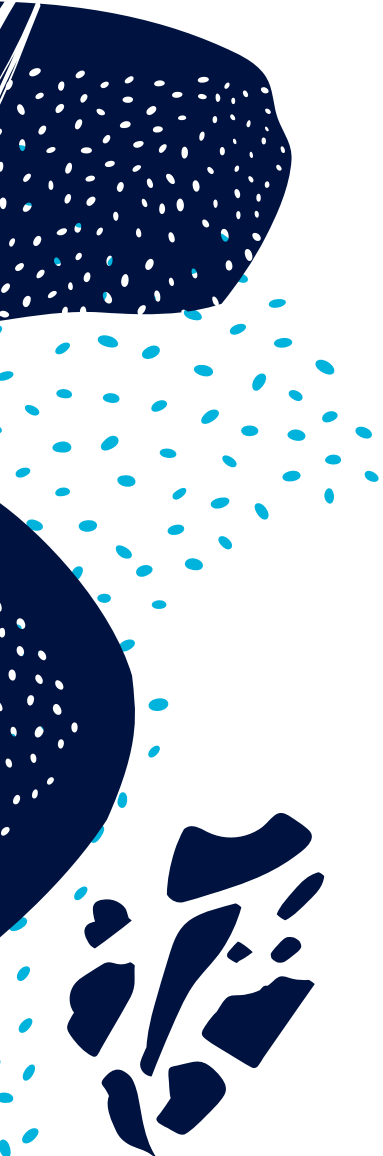
Bonne lecture !

Le directeur d'arrondissement,
Steve Beaudoin

CONTEXTE

Ce document s'inscrit dans le cadre de l'approche **Vision Zéro** de la Ville de Montréal. Ce plan de gestion de la circulation vise à définir les critères minimaux à respecter pour assurer une meilleure cohabitation des usagers sur les rues. Cette politique, adoptée par le conseil municipal de Montréal, est inspirée des succès de diverses villes à travers le monde.

Un des objectifs de ce plan de gestion de la circulation est de mettre en place un processus systématique de gestion des mesures de modération de la circulation afin de fournir à l'ensemble des Léonardoises et des Léonardois un milieu de vie sécuritaire et paisible. Ce processus permettra de déterminer les priorités d'intervention et les orientations qui assureront l'efficacité des mesures à mettre en place de façon proactive afin de prévenir les accidents.



vision
zéro

L'approche **Vision Zéro** est donc un ensemble de mesures de modération appropriées et pertinentes que l'arrondissement compte implanter pour sécuriser davantage ses rues, ses trottoirs et ses intersections, et ce, pour le bénéfice de toute la population léonardoise.

QU'EST-CE QUE LA MODÉRATION DE LA CIRCULATION ?

La modération de la circulation est une méthode de gestion de la circulation qui vise à améliorer la sécurité de tous les usagers de la route (piétons, cyclistes et automobilistes). La modération de la circulation est définie comme « une combinaison de mesures surtout physiques, qui réduisent les effets négatifs de l'usage des véhicules automobiles, modifient le comportement des conducteurs et améliorent les conditions pour les autres usagers de la rue ». (Institute of Transportation Engineers (ITE), sous-comité sur la modération de la circulation, 1997).

Concrètement, les mesures de modération permettent de :

- ▶ Réduire la vitesse des conducteurs ;
- ▶ Réduire le débit (volume de véhicules moteurs) ;
- ▶ Assurer un meilleur partage des voies entre automobilistes, cyclistes et piétons ;
- ▶ Promouvoir le transport actif (marche, vélo, patins à roues alignées, etc.) ;
- ▶ Atténuer les conflits aux intersections ;
- ▶ Réduire les accidents et leur gravité ;
- ▶ Réduire la pollution atmosphérique ;
- ▶ Accroître la sécurité et le sentiment de sécurité.

AVANTAGES DES MESURES DE MODÉRATION

Les mesures de modération offrent une meilleure qualité de vie, réduisent les impacts négatifs que peuvent causer les véhicules dans les quartiers et redonnent aux piétons et aux cyclistes leur espace. Elles améliorent les conditions et la sécurité des personnes les plus vulnérables (enfants, personnes âgées, personnes à mobilité réduite, etc.) et contribuent à faire des quartiers des endroits plus conviviaux, plus agréables et moins bruyants (CRE Montréal).

En plus de contribuer à la qualité de vie des quartiers, les mesures de modération ont un effet bénéfique sur l'environnement en incitant les automobilistes à modifier leur conduite. On voit donc une baisse des émissions de gaz à effet de serre (CRE Montréal), en plus d'assurer un espace sécuritaire et partagé entre les différents modes de transport (Vivre en ville).

La vitesse peut engendrer un coût social important pour l'ensemble de la population, car non seulement elle augmente le risque d'accident, mais également la sévérité des blessures en cas de collision (Société de l'assurance

automobile du Québec, 2006). Une circulation automobile intense et rapide peut atténuer le sentiment de sécurité des gens. Les risques d'accident considérés élevés par les familles peuvent les inciter à utiliser d'autres modes de transport que le vélo ou la marche. Ces modes de transport actif sont pourtant recommandés par la Direction de la santé publique.

À SAINT-LÉONARD

La gestion optimale de la circulation sur le territoire est une priorité pour l'arrondissement. Les principales préoccupations de la population léonardoise, en se fiant aux analyses des plaintes reçues et enregistrées dans le système de gestion des requêtes au 311, sont les excès de vitesse, les comportements fautifs de certains automobilistes ainsi que l'accès à des pistes cyclables sécuritaires et bien identifiées.

Dans ce document, l'arrondissement souhaite donc encadrer la gestion de la circulation sur son territoire, en suivant les principes de la **Vision Zéro**, dans le but de :

- ▶ Favoriser les déplacements actifs, collectifs et alternatifs ;
- ▶ Encourager les automobilistes à pratiquer une vitesse sécuritaire dans le respect des limites permises ;
- ▶ Accentuer le sentiment de sécurité ;
- ▶ Préserver la mobilité dans l'arrondissement ;
- ▶ Assurer un meilleur partage de l'espace public.



Sécurisation du réseau et protocole de prévention du maintien de la sécurité

GESTION DE LA VITESSE

Selon une recherche effectuée en 2015 par le ministère des Transports du Québec (MTQ), sur l'ensemble du territoire québécois :

- La vitesse est reconnue comme étant l'une des principales causes des accidents de la route ;
- 73 % des collisions avec des personnes blessées se produisent sur les rues où la limite de vitesse est de 60 km/h et moins ;
- La majorité des collisions surviennent sur les principaux axes de circulation ;
- 85 % des collisions impliquant des piétons se produisent aux carrefours dont au moins l'une des voies est une rue artérielle ou une rue collectrice.

La vitesse agit directement sur les capacités du conducteur (temps, réflexe, vision, etc.), sur la distance de freinage, donc sur la capacité d'éviter des collisions et sur la gravité des blessures.

UNE VITESSE EXCESSIVE PROVOQUE DEUX TYPES D'INSÉCURITÉ :

- L'insécurité subjective qui correspond à la perception de la population ;
- L'insécurité objective que l'on mesure à partir de rapports d'accidents et des données de trafic.

La limite de vitesse a pour objectif premier d'assurer la sécurité de tous, peu importe le contexte. Il doit donc y avoir une adéquation entre le comportement des usagers de la route et le milieu qu'ils traversent.

Alors, l'écart de vitesse doit être réduit de manière raisonnable sur tout le territoire. Par contre, la **signalisation et l'environnement doivent être adaptés à la réalité afin d'obtenir l'adhésion des conducteurs**. À titre d'exemple, une signalisation sans lien direct avec l'aménagement du secteur ou un aménagement inadapté à la vitesse affichée peut inciter les conducteurs à ne pas la respecter et à la discréditer en général.

Lors de l'évaluation de la vitesse pratiquée, les professionnels de la Division des études techniques utilisent la mesure appelée 85^e percentile de la vitesse (V85) qui équivaut à la vitesse sous laquelle 85 % des automobilistes circulent. Ainsi, cette donnée révèle le comportement de la grande majorité des automobilistes. Selon le MTQ, des relevés de vitesse constatent que les automobilistes ont tendance à dépasser la limite indiquée dans une très haute proportion.

Il est donc important non seulement d'établir des règles de sécurité crédibles, mais également de **comprendre les principaux facteurs considérés par les automobilistes pour établir leur vitesse** :

- ▶ Les caractéristiques de la chaussée (état, largeur, homogénéité);
- ▶ Les caractéristiques des abords de la chaussée (distance des objets par rapport à la chaussée qui modifie la perception de la vitesse);
- ▶ Le comportement des autres conducteurs et des autres types d'usagers : le conducteur tend à adopter la même vitesse que celui qui le précède, s'il la juge raisonnable. La conduite est ainsi simplifiée, car les manœuvres d'évitement ne sont plus nécessaires;
- ▶ La majorité des conducteurs qui connaissent le niveau de surveillance policière ajustent leur comportement en conséquence;
- ▶ La signalisation de la vitesse joue un rôle incitatif mineur lorsque la conception géométrique du chemin encourage les comportements indésirables de la part des conducteurs.

La vitesse permise pour plusieurs conducteurs n'est pas égale à celle affichée; ils déterminent un « facteur de tolérance policière » et conduisent à une vitesse égale à la vitesse affichée ou au facteur de tolérance présumé.

La réglementation entourant les limites de vitesse vient donc compléter le bon jugement de l'automobiliste. Elle vise également à fixer des limites de vitesse qui soient raisonnables et convenables pour la configuration d'un lieu, la circulation, les conditions météorologiques et les conditions routières.

Les limites de vitesse veulent assurer :

- ▶ Une coexistence paisible entre tous les usagers de la route;
- ▶ Une bonne fluidité de la circulation pour réduire les accidents.

La limite de vitesse représente le point d'équilibre raisonnable entre la mobilité et la sécurité.

1.2 CLASSIFICATION FONCTIONNELLE DES RUES

La classification fonctionnelle est une hiérarchisation des rues à partir de leurs fonctions respectives établies d'après des facteurs, tels le débit ou le type de circulation, et qui peut contribuer à caractériser davantage une classe de route sans toutefois la déterminer. Les divers types de classification pour l'ensemble du réseau routier sont décrits ci-dessous :

Artérielles

- ▶ Circulation de transit
- ▶ Chaussée comprenant quatre (4) voies et plus
- ▶ Intersections gérées par un feu de circulation
- ▶ Débit journalier attendu : 8 000 véhicules/jour et +

Collectrices

- ▶ Circulation de desserte des propriétés existantes
- ▶ Raccordement au réseau routier supérieur (artères et autoroutes)
- ▶ Accès aux équipements locaux importants (parcs, écoles, CLSC, etc.)
- ▶ Présence de circuits d'autobus
- ▶ Débit journalier attendu : 8 000 véhicules/jour et -

Locales

- ▶ Desserte des propriétés riveraines
- ▶ Intersections gérées par des arrêts
- ▶ Débit journalier attendu : 3 000 véhicules/jour et -

L'arrondissement met déjà plusieurs mesures en place pour assurer la sécurité des citoyens telles que :

- ▶ Marquage de chaussée (axial sur rues artérielles, de rive, arrêt, 30 m, quadrillage, rayons dans les intersections des zones scolaires et du réseau artériel);
- ▶ Balises de centre de rue;
- ▶ Bollards de pistes cyclables;
- ▶ Bollards de saillies temporaires;
- ▶ Saillies de béton;
- ▶ Afficheurs de vitesse;
- ▶ Limites de vitesses selon les sections et/ou le type de rue.

Les paramètres pour déterminer les limites de vitesse sont les suivants :

- ▶ 30 km/h aux abords des écoles, des parcs et des secteurs à fort achalandage piétonnier;
- ▶ 40 km/h pour les rues sur les rues locales et industrielles;
- ▶ 50 km/h sur les rues artérielles avec des débits importants et les axes de camionnage importants.

Note :

Le détail de ces mesures se trouve au point « Outils à la disposition des équipes » de la section 3, à la page 19.

NOUVELLES MESURES PROPOSÉES EN 2022 :

En plus des mesures existantes, l'arrondissement de Saint-Léonard en aménagera de nouvelles, telles que :

- ▶ Marquage systématique sur l'ensemble du réseau (5 m, ligne d'arrêt, 30 m);
- ▶ Marquage en biseau en bordure de rue afin de rétrécir certaines voies de roulement;
- ▶ Balises de rétrécissement;
- ▶ Dos d'âne allongés selon les critères suivants :
 - Installation sur le réseau local seulement;
 - Normes MTQ (espacement entre chaque dos d'âne et distance par rapport à un arrêt);
 - Circulation de moins de 3 000 véhicules par jour en moyenne;
 - 85^e percentile de la vitesse (V85) dépasse d'au moins 15 km/h dans une zone de 40 km/h et d'au moins 10 km/h dans une zone de 30 km/h de la vitesse affichée;
 - Aucun circuit d'autobus ou réseau de camionnage.

La définition du V85 se trouve à la page 7.

Le détail des dos d'âne se trouve à la page 24.

1.4

ANALYSE SYSTÉMATIQUE DES ACCIDENTS

L'arrondissement procède systématiquement à l'analyse de tous les accidents répertoriés sur son territoire. Des recommandations sont formulées et des mesures sont mises en place le plus rapidement possible.

Tout d'abord, il est important de mentionner qu'il existe plusieurs types d'accidents :

- ▶ Entre deux véhicules ;
- ▶ Entre deux vélos ;
- ▶ Entre un véhicule et un vélo ;
- ▶ Entre un véhicule et un piéton ;
- ▶ Entre un vélo et un piéton.

L'analyse des intersections de l'arrondissement se fait selon la planification établie ci-dessous :

- ▶ Obtention des rapports des accidents aux intersections (3 dernières années) ;
- ▶ Comité incluant les divers utilisateurs du réseau, incluant les plus vulnérables ;
- ▶ Vérification des éléments suivants :
 - Marquage de chaussée ;
 - Temps alloué aux différentes phases des feux de circulation ;
 - Panneaux de signalisation.



1.5

RESPONSABILITÉS DE L'ARRONDISSEMENT DE SAINT-LÉONARD

L'arrondissement analyse les demandes des citoyens qui soulèvent des enjeux de sécurité ou des problèmes de circulation. Il propose des recommandations ainsi que des solutions adaptées. Il met en place les solutions nécessaires.

1.6

RESPONSABILITÉS D'AUTRES PARTIES PRENANTES

Le Service de l'urbanisme et de la mobilité (SUM) de la Ville de Montréal poursuit la mise en œuvre de l'approche *Vision Zéro*.

Le Service de police de la Ville de Montréal (SPVM) fournit les rapports d'incidents, émet des recommandations et des opinions. Le SPVM fait également, au besoin, de la prévention (ex. : lorsqu'un enjeu de sécurité est identifié et qu'une intervention est requise).

1.7

ANALYSE SYSTÉMATIQUE DES INTERSECTIONS

Un programme analysant systématiquement toutes les intersections de l'arrondissement de Saint-Léonard sera mis en place. Les analyses seront réalisées grâce à un comité composé de divers représentants (policiers, ingénieurs, etc.). L'objectif est d'identifier l'ensemble des enjeux pour chacune des intersections du territoire et d'y implanter des solutions adéquates qui seront viables pendant au moins dix (10) ans. La conception des solutions sera effectuée en partenariat avec le comité.

STRATÉGIE D'EXAMEN SYSTÉMATIQUE DE L'ÉVOLUTION DE LA CIRCULATION

L'arrondissement de Saint-Léonard assure une vigie constante de l'ensemble du réseau des 184 km de rues par un examen systématique des vitesses pratiqué tous les cinq (5) ans. Des études de circulation sont effectuées annuellement par la Division des études techniques et par des firmes externes spécialisées. Pour ce faire, les équipes de l'arrondissement utilisent les équipements suivants :

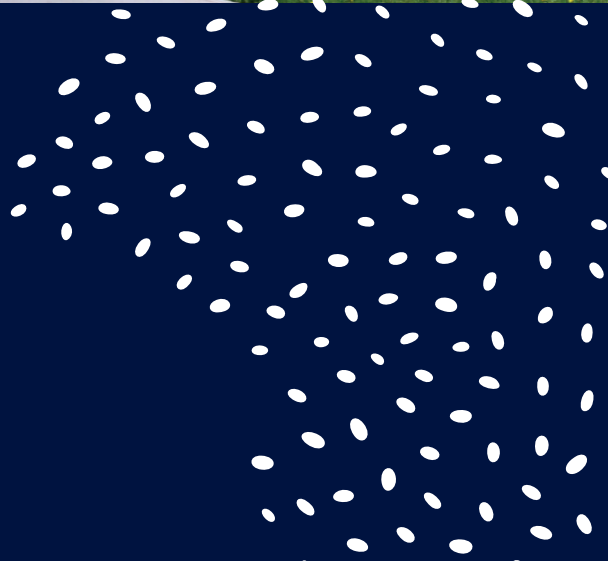
- ▶ Plaques de comptage pour relever la vitesse et le débit des véhicules;
- ▶ Afficheurs de vitesse sur socle;
- ▶ Afficheurs de vitesse sur poteau.

Ces données de circulation sont publiques. Les citoyens qui souhaitent obtenir le relevé de vitesse pour certaines rues peuvent en faire la demande via le formulaire disponible sur le site Web de l'arrondissement à montreal.ca/saint-leonard.



CALENDRIER ANNUEL DES INTERVENTIONS

INTERVENTIONS	DATES DE RÉALISATION
INSTALLATION DE BALISES	MAI
MARQUAGE DE LA CHAUSSEE	MAI À JUILLET
PLAQUES DE COMPTAGE	AVRIL À NOVEMBRE



2

Sécurisation des secteurs pour les populations vulnérables

Dans le cadre de l'approche **Vision Zéro**, l'arrondissement s'est fixé l'objectif de sécuriser notamment les abords des écoles, des parcs et des résidences pour aînés afin de protéger les personnes les plus vulnérables (les enfants, les aînés et les personnes à mobilité réduite).

ÉCOLES PRIMAIRES	ÉCOLES SECONDAIRES
▶ Alphonse-Pesant ▶ Dante ▶ Ferland ▶ Gabrielle-Roy ▶ Général-Vanier ▶ Honoré-Mercier ▶ La Dauversière ▶ Lambert-Closse ▶ Pierre-de-Coubertin ▶ Pie-XII ▶ Victor-Lavigne ▶ Wilfrid-Bastien	▶ Antoine-de-Saint-Exupéry ▶ Laurier-Macdonald



Pour voir les emplacements, consultez l'annexe 2.

L'arrondissement a mis en place les processus suivants pour augmenter le niveau de sécurisation des intersections des écoles primaires et secondaires du territoire :

- ▶ Toutes les rues bordant les écoles primaires et secondaires ont des balises 30 km/h - *Attention à nos enfants* installées au centre de la rue ;
- ▶ Une balise par 100 mètres de rue est exigée (espacement minimal requis) ;
- ▶ Une évaluation sera faite afin d'aménager des saillies de trottoirs à chaque traverse ;
- ▶ Un suivi annuel est fait auprès du SPVM, plus précisément auprès des brigadiers scolaires, afin de suivre l'évolution des trajets piétonniers et d'ajuster les traverses scolaires en conséquence ;

- ▶ Toutes les traverses des corridors scolaires sont marquées par des blocs sur la chaussée ;
- ▶ Un suivi annuel est fait auprès des directions des écoles primaires pour valider le nombre de places requises pour les autobus et les périodes d'interdiction de stationnement. Un suivi annuel est également effectué auprès des directions des écoles primaires et secondaires pour valider le nombre de places requises pour les parents, de même que les périodes où le débarcadère doit être en vigueur.

PARCS	MINI-PARCS
▶ Coubertin ▶ Delorme ▶ Ermanno-La Riccia ▶ Ferland ▶ Giuseppe-Garibaldi ▶ Hébert ▶ Ladauversière ▶ Laurier-Macdonald (parc-école) ▶ Luigi-Pirandello ▶ Pie-XII ▶ Wilfrid-Bastien	▶ Antonino-Spada ▶ Chopin ▶ Deschambault ▶ De Ségur ▶ Giovanni-Caboto ▶ Glandelet ▶ Grandbois ▶ Robert ▶ Nouveau mini-parc de la rue Jarry

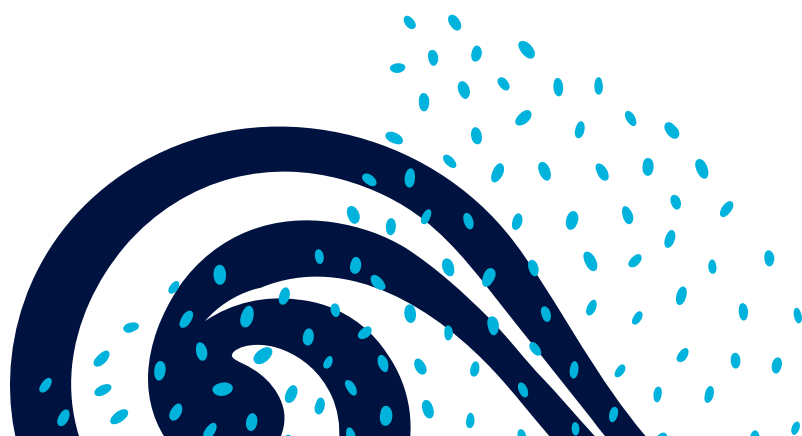


Pour voir les emplacements, consultez l'annexe 2.



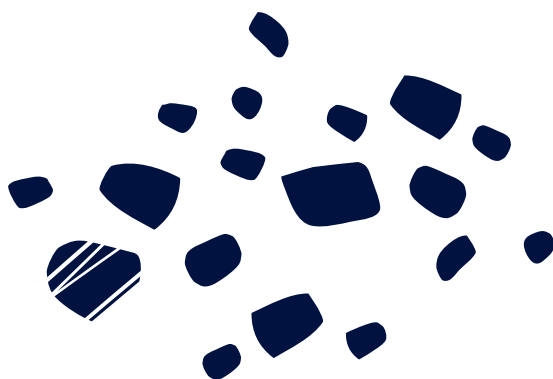
Les parcs et mini-parcs sont sécurisés de la manière suivante :

- ▶ Toutes les rues bordant les parcs, les écoles et les secteurs à fort achalandage piétonnier ont des balises 30 km/h – Attention à nos enfants installées au centre de la rue ;
- ▶ Une balise par 100 mètres de rue est exigée (espacement minimal requis) ;
- ▶ Les traverses sont marquées par des blocs si les entrées piétonnes sont situées à une traverse d'un feu de circulation ou de saillies de trottoir.



Les résidences pour aînés sont sécurisées de la manière suivante :

- ▶ Mise en place d'un suivi annuel auprès des gestionnaires de ces résidences pour déterminer les points de traverse utilisés par les résidents afin de s'assurer de leur sécurisation par diverses mesures ;
- ▶ En fonction des points de traverses identifiés pour chacune de ces résidences, des traverses marquées de blocs pourront être tracées.



CLSC	RÉSIDENCES POUR AÎNÉS
▶ CLSC de Saint-Léonard	▶ Les Résidences Soleil – Manoir St-Léonard ▶ Place Lacordaire ▶ Résidences Maurice – Le 22 ▶ Résidence Le Citadin ▶ Résidence Le Parc ▶ Sélection retraite Jardins d'Italie



2.1 DATE D'ANALYSE ANNUELLE

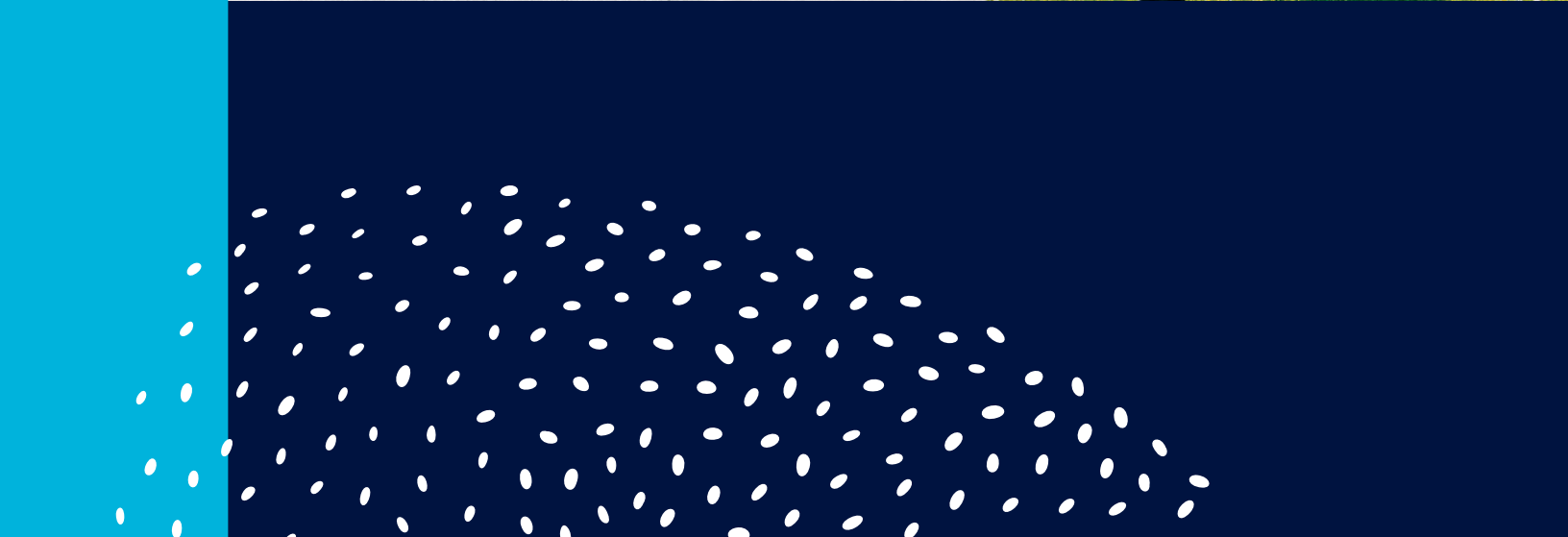
L'analyse systématique des éléments couverts dans ce chapitre débute le 1^{er} novembre de chaque année.

2.2 RAPPORT À LA COMMISSION DE LA SÉCURITÉ PUBLIQUE ET DES TRANSPORTS

Un rapport d'analyse annuel sur les différentes mesures à mettre en place pour l'année à venir sera déposé à la Commission de la sécurité publique et des transports du mois de février subséquent.

NOUVELLES MESURES PROPOSÉES EN 2022 :

- ▶ Les traverses sont marquées par des blocs si les entrées piétonnes sont situées à une traverse d'un feu de circulation ou de saillies de trottoir.
- ▶ Augmentation de la taille des panneaux d'arrêt aux intersections des rues bordant les écoles, les parcs, les résidences pour aînés et le CLSC.



3

Procédure d'implantation de nouvelles mesures de modération de la circulation

3.1

MESURES DE MODÉRATION DE LA CIRCULATION

Tel qu'expliqué dans la section 1, les mesures de modération de la circulation sont «le terme générique qui décrit l'ensemble des processus et des moyens déployés par les administrations routières pour répondre aux enjeux liés au comportement des conducteurs de véhicules automobiles circulant sur leurs réseaux routiers. En général, ces enjeux concernent la vitesse excessive et l'emprunt de raccourcis; donc des actions inappropriées qui sont exécutées par les automobilistes et qui peuvent avoir un impact négatif sur la qualité de vie et l'habitabilité d'une communauté» (Association des transports du Canada).

Plusieurs mesures de modération de la circulation, identifiées par le Guide canadien de modération de la circulation et autres documents de référence, peuvent être mises en place dans les rues de l'arrondissement. Les mesures décrites ci-après ont déjà prouvé leur efficacité sur certaines rues depuis l'adoption, au conseil d'arrondissement, du Plan d'apaisement de la circulation pour la période 2016-2018.

3.2

PROCÉDURE DE DEMANDE PAR LES CITOYENS

Les citoyens désirant signifier des enjeux de circulation dans leur secteur peuvent simplement communiquer avec le Bureau Accès Montréal de Saint-Léonard en composant le 311.

3.3

PROCESSUS D'ANALYSE DES DEMANDES

Après la réception de la demande, la Division des études techniques entamera une étude de la problématique soulevée. Certains dossiers peuvent être traités prioritairement, par exemple si les demandes sont faites à proximité d'une école, d'un parc ou d'autres pôles importants mentionnés dans la section 2.

3.4

COLLECTE DE DONNÉES

Une analyse de la circulation sera effectuée afin d'obtenir des données sur les types de véhicules circulant sur le tronçon, la vitesse et le débit. Les données seront recueillies par des analyseurs de trafic. Ces appareils permettent de donner un portrait factuel de la vitesse pratiquée sur la rue.

Des dispositions concernant le **85^e percentile de la vitesse (V85)** combiné au **débit journalier moyen annuel (DJMA)** adoptées par plusieurs municipalités et arrondissements, visent à assurer une utilisation judicieuse des mesures de modération de la circulation. En partant de ce principe, nous avons établi des critères d'intervention pour définir les endroits où il est requis d'implanter des mesures de modération selon ces deux paramètres.

En règle générale, une intervention est justifiée lorsque les avantages obtenus à la suite de son implantation compensent les inconvénients. Les valeurs indiquées au Tableau 1 représentent des seuils pour lesquels chaque type d'intervention est justifié.

La définition du V85 se trouve à la page 7.

Pour voir la carte des limites de vitesse sur le réseau routier de Saint-Léonard, consultez l'annexe 3.

TABLEAU 1

	LIMITE DE VITESSE		
	30 km/h	40 km/h	50 km/h
TYPED'INTERVENTION	ÉCART ENTRE LA LIMITE DE VITESSE ET LE V85 ⁽³⁾		
Aucune intervention	0-10 km/h	0-10 km/h	0-10 km/h
Sensibilisation ⁽¹⁾	10 km/h et +	10-15 km/h	10-15 km/h
Implantation de mesures physiques ⁽²⁾		15 km/h et +	15 km/h et +

(1) Installation d'un afficheur de vitesse amovible et opérations laser par le SPVM

(2) Balises centrales, saillies de trottoirs, marquage de chaussée, dos d'âne, etc.

(3) V85: vitesse sous laquelle 85 % des usagers de la route circulent

Les afficheurs de vitesse sont des dispositifs électroniques installés sur une voie afin de sensibiliser les conducteurs à adopter une vitesse qui respecte la limite établie. Le dispositif permet de relever la vitesse des véhicules et de la projeter sur un écran. Certains équipements permettent aussi d'enregistrer les vitesses et les débits à des fins de statistiques.

La Division des études techniques collabore avec le poste de quartier 42 du Service de police de la Ville de Montréal (SPVM) afin de réaliser des opérations de sensibilisation sur le territoire lorsque requis, notamment par des opérations laser.

OUTILS À LA DISPOSITION DES ÉQUIPES

3.6

MARQUAGE DE CHAUSSEE

L'arrondissement s'assure que le marquage au sol soit effectué chaque printemps selon les cartes de la Division des études techniques où l'ensemble des types de marquage sont identifiés.

DÉFINITIONS

- ▶ La **ligne d'arrêt** indique le point limite d'arrêt des véhicules.
- ▶ La **ligne axiale** sépare la chaussée en deux parties, chacune étant affectée à un sens de la circulation. Elle est de couleur jaune ou blanche et peut être continue ou discontinue. Une ligne axiale continue indique que le dépassement est interdit. Lorsqu'elle est discontinue, elle indique que le dépassement est autorisé lorsque la circulation en sens inverse le permet. Lorsqu'elle est continue, la ligne axiale est constituée d'une ligne ou de deux lignes parallèles.
- ▶ Les **passages piétons** sont délimités par des marques et ont pour objet d'indiquer aux usagers de la rue l'endroit où les piétons peuvent traverser la voie publique.
- ▶ Le **balisage** est un dispositif indiquant aux usagers un risque particulier, ponctuel ou linéaire, sur un itinéraire traité de façon homogène. L'arrondissement s'assure d'aménager des balises dans les rues où un enjeu de sécurité ou un problème de circulation ont été identifiés. Depuis plusieurs années, l'arrondissement effectue plusieurs examens de son réseau routier local. Certains tronçons sont qualifiés pour des mesures de modération où l'implantation des balises a été mise de l'avant.



Ligne d'arrêt



Ligne axiale



Passage piétons



Balisage

3.7

BALISES AU CENTRE DE LA RUE

La balise utilisée pour la modération de la circulation est une mesure saisonnière (d'avril à octobre, car elles doivent être retirées pour la saison hivernale) implantée généralement au centre de la chaussée sur les rues à double sens de circulation. D'une hauteur d'environ 120 cm et d'une largeur de 30 cm, elle représente un obstacle physique sur la rue. Elle réduit l'espace disponible pour circuler et force les automobilistes à mieux diriger leur trajectoire, les incitant ainsi à modérer leur vitesse. Des analyses de vitesse ont permis de constater que cette mesure peut réduire la vitesse en moyenne entre 4 et 14 km/h.

Les balises sont également utilisées pour rappeler certaines obligations aux conducteurs, comme la limite de vitesse ou la priorité aux piétons à un passage non protégé. L'efficacité des balises est déterminée principalement par la largeur de la chaussée, le taux d'occupation de stationnement sur rue ainsi que l'espacement entre les balises. Contrairement aux dos d'âne, les balises ne ralentissent pas les véhicules d'urgence et incitent les automobilistes à adopter une conduite à vitesse basse et constante minimisant le bruit et la consommation d'énergie.



Balise au centre de la rue

AVANTAGES	INCONVÉNIENTS	ENDROITS RECOMMANDÉS
▶ Obstacle sur la chaussée qui réduit la largeur de la voie ▶ Augmente la visibilité du passage ▶ Rappel de la priorité aux piétons et d'une amende ▶ Aucune nuisance pour les véhicules d'urgence ▶ Balise flexible	▶ Mesure saisonnière seulement ▶ Peut nuire aux virages pour les passages situés aux intersections ▶ Inconfort possible des cyclistes dans les rues plus étroites	▶ Passages piétons ou écoliers non protégés (pas de feu de circulation, ni de panneau d'arrêt) ▶ Rue à double sens (locale, collectrice ou artérielle) ▶ Largeur minimale de 11 m avec stationnement des 2 côtés ▶ Zones sensibles (parc, école, corridor scolaire, garderie, résidence pour aînés)

3.8

AFFICHEURS DE VITESSE

L'arrondissement dispose également d'afficheurs de vitesse fixes ainsi que d'afficheurs de vitesse mobiles sur remorque.

Ces outils permettent de :

- ▶ sensibiliser les automobilistes à leur vitesse ;
- ▶ analyser les profils de vitesse pratiquée sur le tronçon ciblé.

3.9

BALISES DE RÉTRÉCISSEMENT

Les balises de rétrécissement sont utilisées pour créer un obstacle physique sur la chaussée qui rétrécit la voie de circulation, incitant ainsi les conducteurs à ralentir. Un minimum de 3,1 mètres est requis entre les balises pour assurer un passage adéquat et un minimum de 3 mètres est requis entre la balise et la bordure de trottoir afin de permettre le passage du balai mécanique. Ces balises sont flexibles, ce qui leur permet de reprendre leur position après un impact. Elles sont retirées à l'automne pour permettre les opérations de déneigement.



Afficheur de vitesse



Balises de rétrécissement

AVANTAGES	INCONVÉNIENTS	ENDROITS RECOMMANDÉS
▶ Obstacle qui diminue la largeur de la voie de circulation ▶ Empêche les dépassements ▶ Aucun bruit lié aux vibrations ▶ Vitesse plus constante entre les balises ▶ Aucune nuisance pour les véhicules d'urgence ▶ Balise flexible	▶ Mesure saisonnière seulement ▶ Inconfort possible des cyclistes dans les rues plus étroites ▶ Peut nuire à l'entretien de la rue si mal positionnée ou enlevée après le 15 novembre	▶ Rue locale à sens unique ▶ Rue d'une largeur minimale de 9 mètres ▶ Rue peu utilisée par les cyclistes ▶ Rue utilisée par les véhicules d'urgence

3.10 SÉCURITÉ DES PASSAGES POUR PERSONNES

Le programme de mesures de modération de la circulation vise également à sécuriser les passages pour personnes. Afin d'améliorer la visibilité des passages et leur respect de la signalisation, des saillies de trottoir et du marquage peuvent être mis en place.

3.11 SAILLIES DE TROTTOIR

L'avancée de trottoir ou la surlargeur aménagée à un carrefour, en section courante ou aux abords d'un passage, réduit le confort de l'automobiliste et l'incite à ralentir. Cette mesure peut être combinée à une intersection ou à une traverse surélevée. Elle peut être aménagée de chaque côté ou d'un seul côté de la rue, selon la largeur disponible.



Bloc de passage



Saillie végétalisée

AVANTAGES	INCONVÉNIENTS
▶ Augmente la visibilité des piétons pour les conducteurs aux coins de rue, particulièrement quand le stationnement sur rue est permis ▶ Empêche le stationnement illégal d'un véhicule aux coins des rues ▶ Réduit la vitesse lors des manœuvres dans les carrefours en créant une contrainte au passage ▶ Réduit la distance pour la traverse du piéton dans la rue, ce qui limite son exposition aux véhicules ▶ N'affecte pas le temps de parcours des véhicules d'urgence et du transport en commun	▶ Complique les manœuvres de virage des véhicules de plus gros gabarit ▶ Ne convient pas aux rues trop étroites



3.12 MARQUAGE AU SOL

Le marquage au sol permet de créer un corridor de circulation plus étroit qui canalise les véhicules au centre de la rue.

AVANTAGES	INCONVÉNIENTS	ENDROITS RECOMMANDÉS
▶ Corridor de circulation plus étroit sans obstacle ▶ Diminue les risques de dépassement ▶ Aucune nuisance pour les véhicules d'urgence ▶ Aucun bruit lié aux vibrations ▶ Vitesse constante sur tout le tronçon ▶ Cyclistes plus confortables	▶ Moins efficace en hiver lorsque la chaussée est recouverte de neige	▶ Rues locales ou collectrices ▶ Principalement aux abords des parcs et des écoles



3.13 DOS D'ÂNE

Le dos d'âne allongé est une partie surélevée de la chaussée qui induit un mouvement vertical aux véhicules et un inconfort amenant les conducteurs à ralentir.

Dimensions : 80 mm de hauteur pour une longueur de 7 m minimum.

Espacement : les dos d'âne sont espacés d'une distance variant de 80 m à 150 m.

Distance d'un arrêt : les dos d'âne ne doivent pas être installés à moins de 50 m en amont ou en aval d'un panneau d'arrêt.

Le V85 doit dépasser d'au moins 10 km/h la vitesse affichée dans les zones de 30 km/h ou de 15 km/h dans les zones de 40 km/h.



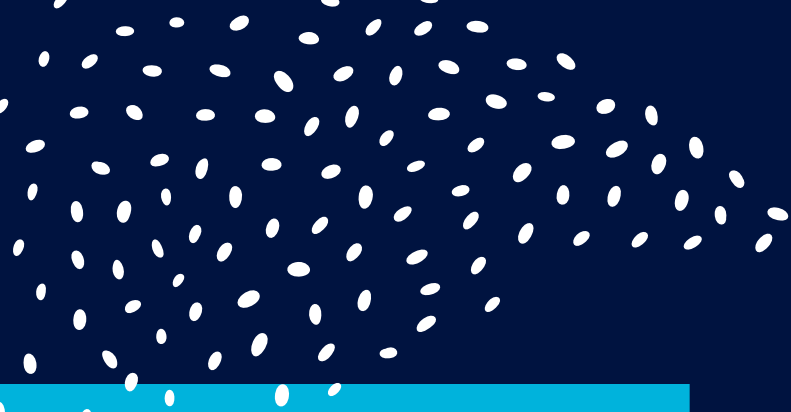
Modèle de dos d'âne allongé

La définition du V85 se trouve à la page 7.

AVANTAGES	INCONVÉNIENTS	ENDROITS RECOMMANDÉS
▶ Efficacité durable et démontrée pour réduire la vitesse ▶ Pas d'inconvénient notable lors du passage des véhicules d'urgence ▶ Coût modéré en comparaison avec d'autres aménagements modérateurs, pour une bonne efficacité	▶ Augmentation du bruit lié à la décélération et à l'accélération des véhicules ▶ Selon le type de sol, risque de vibrations au passage des véhicules lourds, perçues dans les résidences riveraines. Sur les rues locales, peu fréquentées par les véhicules lourds, cet inconvénient est mineur. ▶ Risque de report de la circulation vers des rues voisines selon la géométrie des lieux	▶ Endroits où il y a des populations vulnérables (écoles, parcs et résidences pour aînés) ▶ Il ne doit pas y avoir de circuit d'autobus sur le tronçon ▶ Il ne doit pas y avoir de réseau de camionnage sur le tronçon ▶ Débit journalier pour les deux directions combinées de moins de 3 000 véhicules/jour ▶ Installation sur le réseau local seulement

* La Division des études techniques met en place progressivement l'ensemble de ces mesures afin d'obtenir une vitesse pratiquée sécuritaire sur l'ensemble du territoire de l'arrondissement.





4

Sécurisation des pistes cyclables

Le déploiement du réseau cyclable de l'ensemble du territoire de Saint-Léonard se fait en concordance avec les normes et les standards établis par la Ville de Montréal.

Le développement d'un réseau cyclable sécuritaire et accessible fait partie intégrante du plan stratégique *Saint-Léonard 2030*, et son objectif est d'assurer la sécurité tant des cyclistes que des piétons.

4.1

LES DIFFÉRENTES VOIES CYCLABLES

- ▶ **Voies protégées, bidirectionnelles et unidirectionnelles** : ces pistes cyclables sont séparées des autres voies de circulation par des barrières physiques comme des bollards. Le marquage au sol indique si la voie est unidirectionnelle ou bidirectionnelle.
- ▶ **Bandes cyclables** : ce sont des voies réservées aux cyclistes, mais qui n'ont pas de bordure physique. Du marquage sur la chaussée permet de les délimiter.
- ▶ **Sentier polyvalent** : piste cyclable en site propre, hors de la rue qui est partagée entre les piétons et les cyclistes.
- ▶ **Passage cycliste et sas vélos** : partie de la rue aménagée afin de permettre aux cyclistes de traverser la chaussée en sécurité :
 - Ils indiquent aux cyclistes le cheminement à suivre dans l'intersection ;
 - Ils rappellent aux conducteurs la présence de cyclistes et l'obligation de leur céder le passage avant de tourner.



Voies cyclables



Bandes cyclables

Les pistes cyclables peuvent être séparées de plusieurs façons :

- ▶ La piste cyclable séparée par des poteaux délinéateurs permet aux cyclistes de contourner un obstacle, de faire un dépassement ou encore un virage.
- ▶ La piste cyclable séparée par une bordure ou un terre-plein empêche les véhicules d'empiéter sur la piste. Une telle piste cyclable est accessible à l'année lorsqu'elle est bien déneigée.
- ▶ La piste cyclable à mi-niveau est située entre le trottoir et la chaussée et facilite l'accès à une entrée ou à un stationnement vélo pour les cyclistes.
- ▶ La piste cyclable au niveau du trottoir est munie d'une bordure haute et offre les mêmes avantages aux cyclistes que la piste à mi-niveau.

MESURES LORS DE L'AMÉNAGEMENT DE NOUVELLES PISTES CYCLABLES

Afin d'assurer la sécurité des cyclistes, les voies cyclables doivent être d'une largeur minimum de 1,5 mètre permettant ainsi aux cyclistes de circuler côte à côte.

Les voies cyclables bidirectionnelles doivent être d'une largeur minimale de 3 m.

Pour voir la carte du Plan vélo de Saint-Léonard, consultez l'annexe 4.







Critères d'installation des panneaux «Arrêt»

5.1

SITUATION ACTUELLE

On retrouve plus de 300 intersections sur le territoire de l'arrondissement où des panneaux «Arrêt» ont été mis en place. L'installation de ceux-ci a été approuvée par les divers responsables de la signalisation de l'arrondissement (ou de la Ville de Saint-Léonard) au fil des années. Malgré ce nombre élevé d'intersections signalées par des arrêts, l'arrondissement reçoit annuellement plusieurs demandes pour en ajouter. À l'heure actuelle, l'outil généralement utilisé par les ingénieurs pour déterminer si l'installation d'un panneau «Arrêt» est justifiée est le Tome V des Normes — Ouvrages routiers du Ministère des transports et de la mobilité durable.

Avec le temps, il a été constaté que ces normes convenaient davantage au milieu rural qu'au milieu urbain et qu'elles n'étaient pas appliquées à un milieu bâti et dense comme celui de Saint-Léonard. En effet, en appliquant ces normes au territoire de l'arrondissement, seulement un peu plus de 50 % des arrêts actuels seraient maintenus, d'où la volonté de l'arrondissement de se doter de critères adaptés à son milieu.

5.2

CRÉATION DE CRITÈRES PROPRES À L'ARRONDISSEMENT DE SAINT-LÉONARD

5.2.1

CRITÈRES OBLIGATOIRES

Pour installer un arrêt à une intersection, les critères suivants doivent obligatoirement être satisfaits :

- ▶ Avoir une distance minimale de 75 m d'un autre arrêt en amont ou en aval (cette distance est réduite à 50 m si la géométrie de la rue où on désire installer l'arrêt est en courbe);
- ▶ Avoir une distance minimale de 125 m d'un feu de circulation en amont ou en aval (cette distance est réduite à 100 m si la géométrie de la rue où on désire installer l'arrêt est en courbe);
- ▶ La rue où on désire installer l'arrêt ne doit pas se trouver sur le réseau artériel primaire (Langelier, Lacordaire, Viau, Jean-Talon et les voies de desserte de l'autoroute Métropolitaine);
- ▶ La rue où on désire installer l'arrêt ne doit pas se trouver sur une collectrice principale, sur laquelle on ne retrouve que des feux de circulation (Jarry et Bélanger).

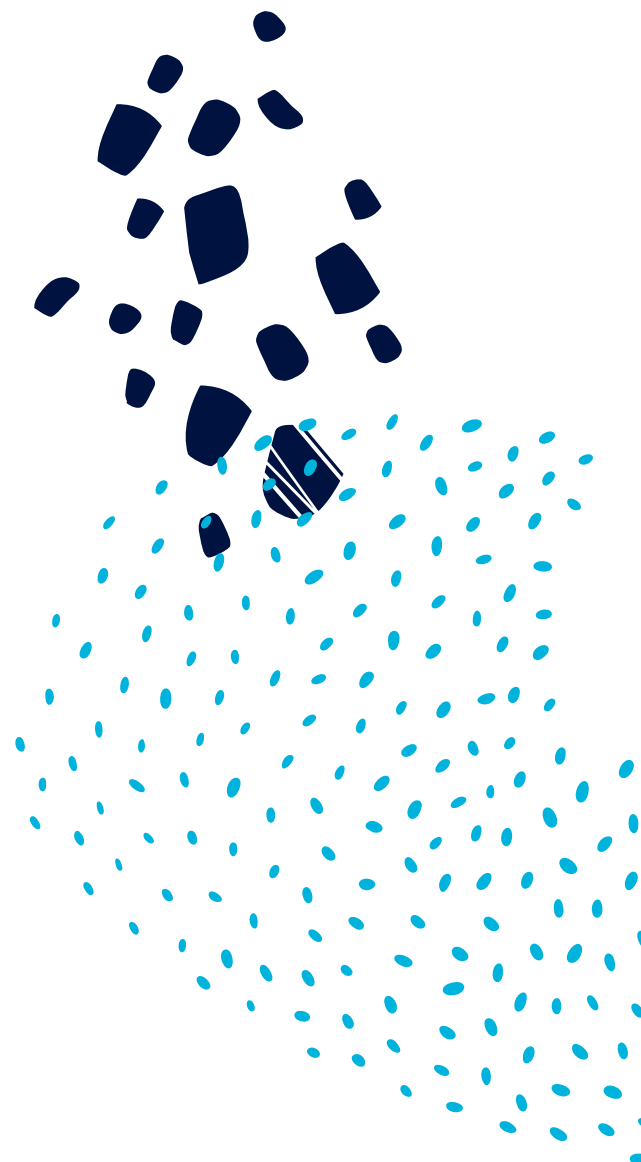
5.2.2 CRITÈRES FACULTATIFS

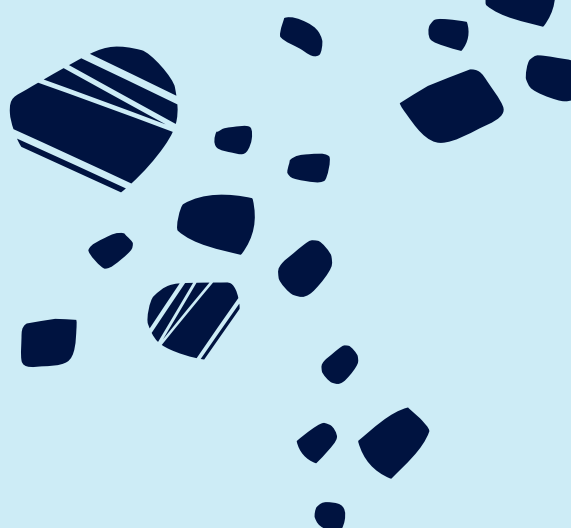
En plus des conditions obligatoires, au minimum deux des six critères suivants doivent être satisfaits pour justifier l'installation d'un arrêt :

- ▶ La rue principale où on désire installer l'arrêt croise une traverse d'écoliers ou une piste cyclable ;
- ▶ Il y a présence d'un arrêt d'autobus pour le transport scolaire sur la branche de l'intersection où on désire installer l'arrêt ;
- ▶ La rue principale où on désire installer l'arrêt est en courbe et la branche secondaire se trouve à l'intérieur de celle-ci ;
- ▶ La situation existante présente un segment de rue en ligne droite de plus de 250 m sans panneau « Arrêt » ;
- ▶ Le débit de la rue principale où on désire installer l'arrêt est de plus de 2 000 véhicules/jour ;
- ▶ Le débit entrant dans l'intersection par la ou les rues secondaires est de plus de 500 véhicules/jour.

5.3 DÉCISION

Seul un ingénieur de la Division des études techniques peut prendre la décision d'installer des panneaux « Arrêt », et ce, en fonction des critères énumérés précédemment dans ce chapitre. Les élus de l'arrondissement en seront informés par la suite lors d'une séance de la Commission de la sécurité publique, des infrastructures, de la foresterie urbaine et des transports.





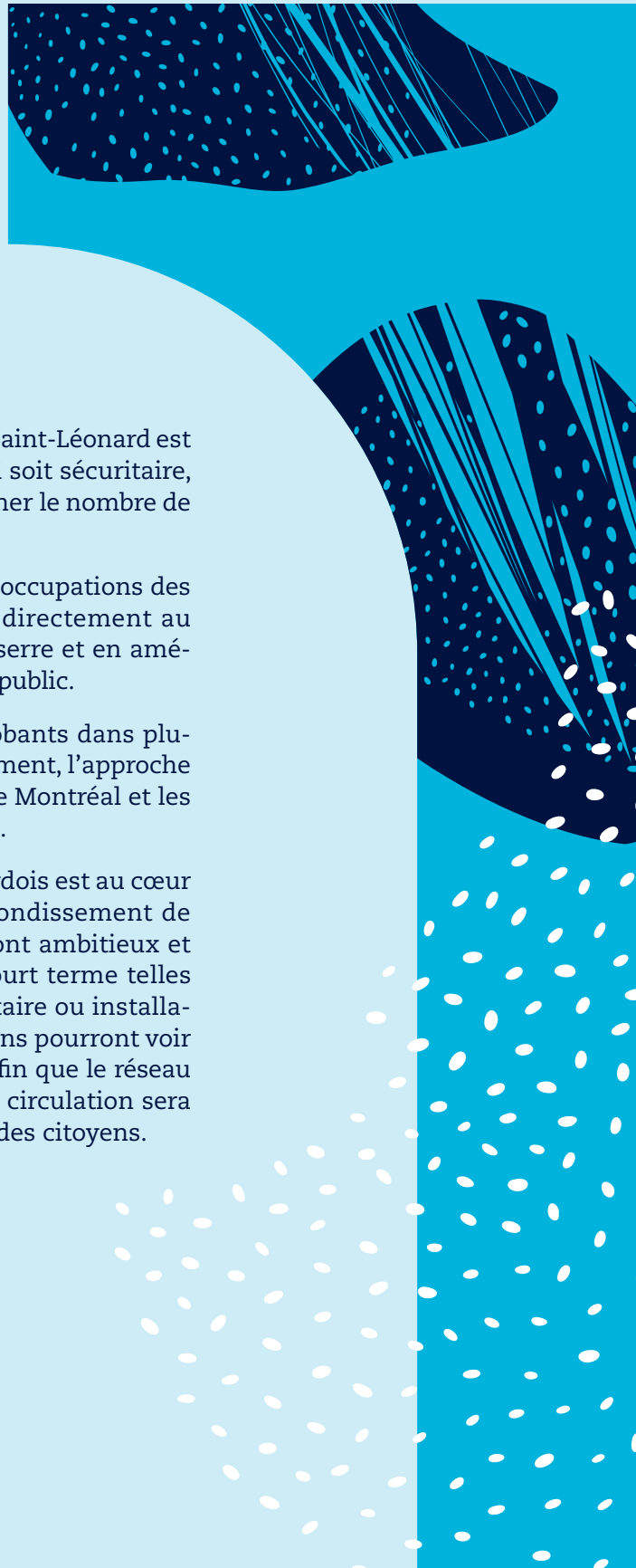
Conclusion

L'objectif principal du Plan de gestion de la circulation de Saint-Léonard est d'offrir un réseau routier à la population léonardoise qui soit sécuritaire, confortable et durable et ainsi réduire, voire même éliminer le nombre de victimes d'accidents de la route.

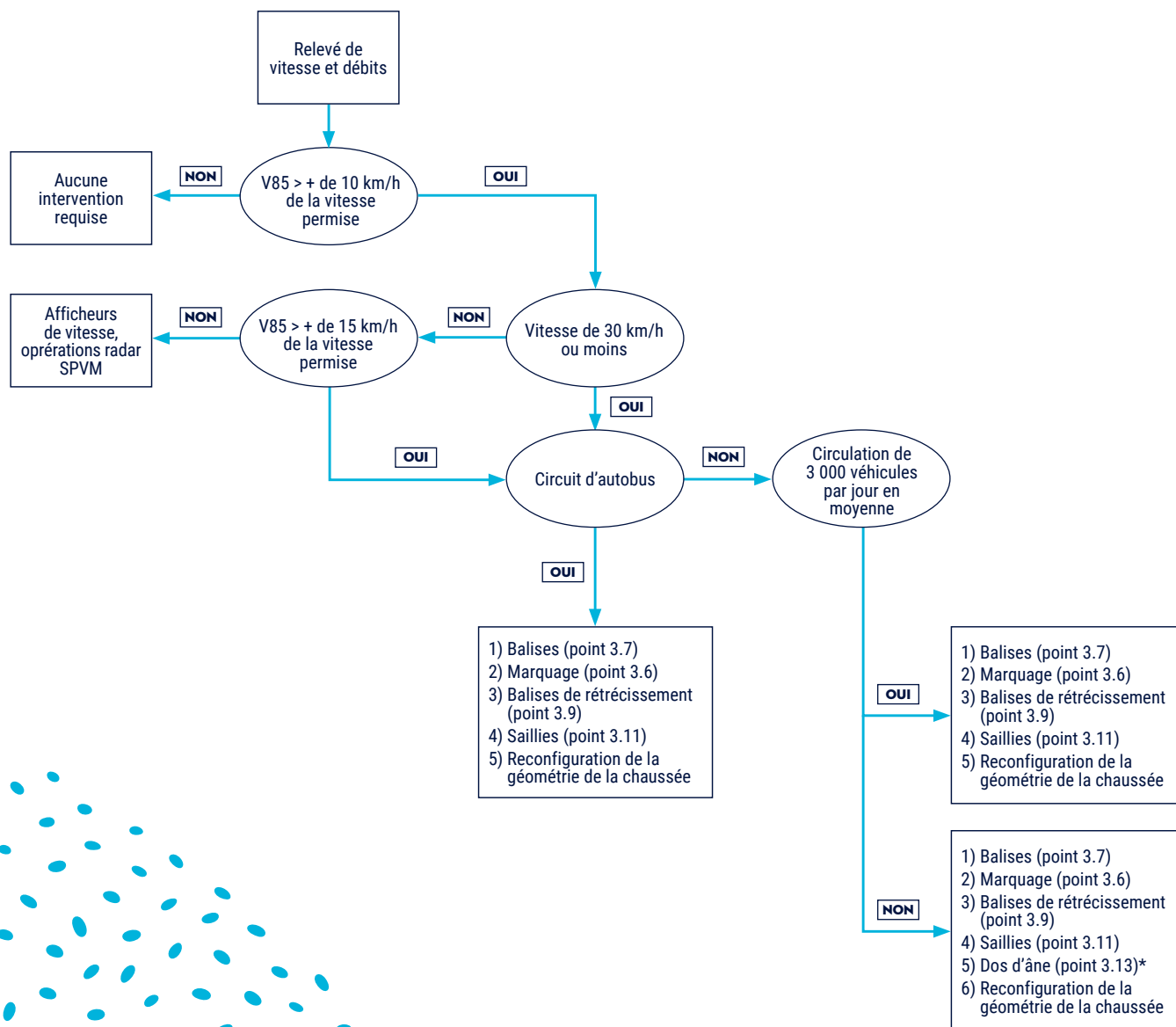
En effet, la sécurité routière est un enjeu au cœur des préoccupations des résidents de Saint-Léonard. De plus, ce plan participe directement au développement durable en réduisant les gaz à effet de serre et en améliorant la qualité de vie des citoyens et celle du domaine public.

Inspirée d'une approche qui a apporté des résultats probants dans plusieurs villes du monde où elle a été appliquée rigoureusement, l'approche **Vision Zéro** est le fruit d'une concertation entre la Ville de Montréal et les acteurs concernés par la sécurité des usagers de la route.

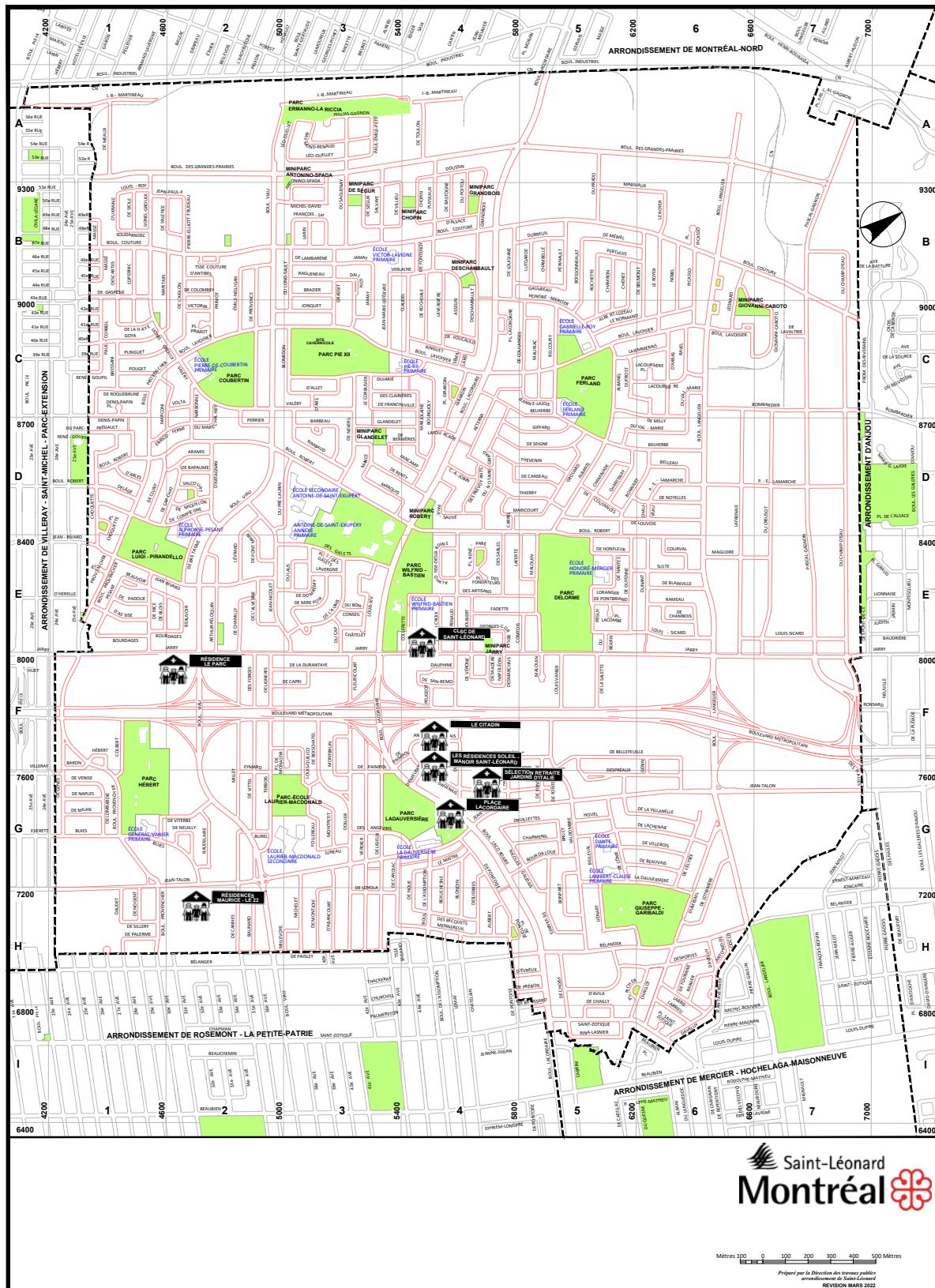
La qualité de vie et la sécurité des Léonardoises et Léonardois est au cœur des préoccupations des élus et de la direction de l'arrondissement de Saint-Léonard. Les objectifs de l'approche **Vision Zéro** sont ambitieux et plusieurs interventions sur le terrain sont prévues à court terme telles que marquage au sol, signalisation routière supplémentaire ou installation de balises. Il s'agit d'actions concrètes que les citoyens pourront voir apparaître. Des démarches seront également entamées afin que le réseau cyclable soit étendu et sécurisé. Le Plan de gestion de la circulation sera ajusté et à l'écoute des besoins futurs des citoyennes et des citoyens.



ANNEXE 1 – Logigramme – Implantation des mesures d’apaisement

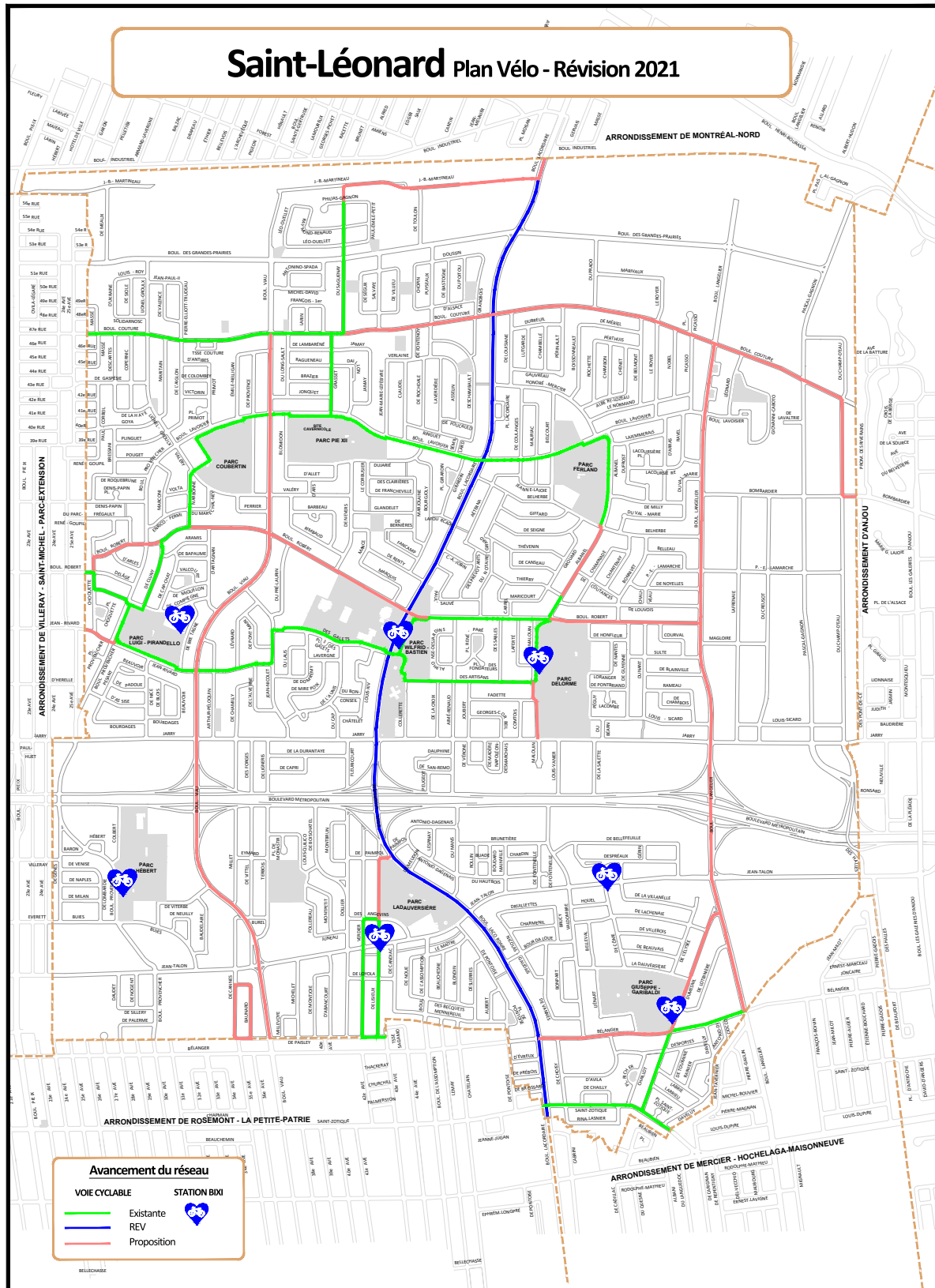


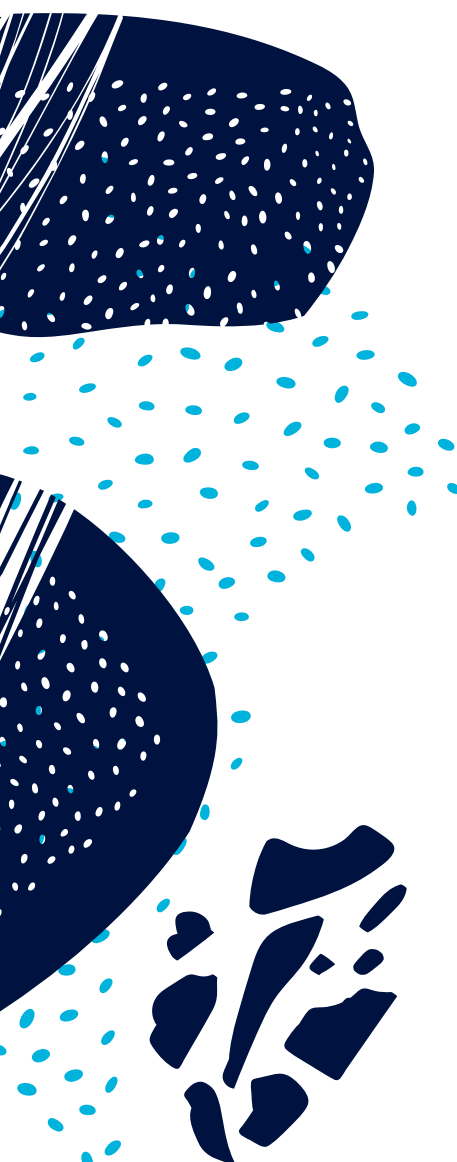
ANNEXE 2 – Carte des écoles primaires et secondaires, des parcs et des miniparcs et des résidences pour aînés à Saint-Léonard



[illegible]

ANNEXE 4 – Carte du Plan vélo de Saint-Léonard





Le Plan de gestion de la circulation
est une publication de l'arrondissement de Saint-Léonard.
Il a été réalisé sous la supervision de la Direction des
travaux publics.

Coordination et rédaction

Dominic Poitras, ing.
Directeur des travaux publics
Jean-François Marchand, ing.
Chef de division – études techniques
Louis Lafontaine, ing.
Chargé de projet – études techniques
Alex Lallier-Carbonneau, ing.
Chargé de projet – études techniques

Révision

Maude Chartrand
Cheffe de division – relations avec
les citoyens et communications
Anne-Émilie Thibault
Chargée de communication

Graphisme

Valérie Aubin
Graphiste

Photos

Toma Iczkovits
Photographe professionnel
Arrondissement de Saint-Léonard
Freepik

Consultation Web du document

Ce plan est disponible en ligne sur le site Web
de l'arrondissement à montreal.ca/saint-leonard.

© Arrondissement de Saint-Léonard
Version révisée – mai 2024

Suivez-nous sur Facebook

 stleonard

 biblioculturesaintleonard

montreal.ca/saint-leonard