



Répertoire des mesures d'apaisement de la circulation dans sept arrondissements de Montréal



Répertoire des mesures d'apaisement de la circulation dans sept arrondissements de Montréal

Chargée de projet

Stéphanie Tremblay

Crédit des photos

Stéphanie Tremblay

Cette publication a été réalisée en juin 2006 grâce à la participation financière de la Direction de la Santé publique de Montréal-centre.

Le Conseil régional de l'environnement de Montréal

Créé en 1996, le CRE-Montréal est un organisme à but non lucratif qui regroupe des organisations préoccupées par la réhabilitation, le maintien et l'amélioration des milieux de vie naturels, cultivés et urbains. Le CRE-Montréal agit principalement sur le territoire de l'île de Montréal. Sa mission première consiste à promouvoir l'intégration des valeurs environnementales dans le développement local et régional et sa stratégie favorise le partage d'expertises et l'informations, l'éducation, la démocratisation des processus décisionnels, la concertation et la réalisation de projets concrets avec les intervenants du milieu.

Conseil régional de l'environnement de Montréal

454, ave. Laurier Est, Montréal (Québec), H2J 1E7

Téléphone : (514) 842-2890

info@cremtl.qc.ca

www.cremtl.qc.ca

Remerciements

Le CRE-Montréal tient à remercier de leur précieuse collaboration les arrondissements suivants :

Ahuntsic-Cartierville
Mercier – Hochelaga-Maisonneuve
Outremont
Plateau Mont-Royal
Rosemont – Petite-Patrie
Sud-Ouest
Villeray – St-Michel – Parc-Extension

Table des matières

Objectifs du document	4
Introduction	5
1. Contexte	6
1.1 Le problème croissant de la circulation routière à Montréal	6
Un nombre de véhicules sans cesse croissant	6
Accroissement de la pollution et diminution des modes de transport actifs	6
Accroissement du nombre d'accidents et de blessés	7
1.2 Les citoyens réclament des solutions	7
1.3 Les élus reconnaissent les problèmes.....	7
2. L'apaisement de la circulation comme solution.....	8
2.1 Qu'est-ce que l'apaisement de la circulation?	8
2.2 Le choix des mesures d'apaisement de la circulation à mettre en place.....	9
2.3 L'identification du problème.....	9
2.4 La gamme des solutions	10
2.5 Les principes et outils de mise en œuvre	12
3. Les mesures d'apaisement de la circulation mises en place à Montréal	13
4. Quelques images de mesures mises en place	17
5. Tableaux des mesures par arrondissement.....	20
5.1 Arrondissement Ahuntic – Cartierville	20
5.2 Arrondissement Mercier – Hochelaga-Maisonneuve	23
5.3 Arrondissement Outremont	26
5.4 Arrondissement Plateau Mont-Royal	29
5.5 Arrondissement Rosemont – Petite-Patrie.....	35
5.6 Arrondissement Sud-Ouest.....	38
5.7 Arrondissement Villeray – Saint-Michel – Parc-Extension	40
6. Conclusion	43
7. Références	44

Objectifs du document

Le CRE-Montréal, en élaborant ce répertoire, poursuit un double objectif. D'une part, bien que les citoyens et citoyennes de Montréal manifestent de plus en plus leur volonté de réduire les impacts négatifs de l'automobile en ville et que les élus démontrent, à travers les documents de planification par exemple, une ouverture à ce sujet, l'apaisement de la circulation demeure bien mal connu. Sans prétendre tout expliquer, le présent répertoire pourra à tout le moins fournir les informations de base et susciter un intérêt face aux mesures d'apaisement de la circulation.

Par ailleurs, il nous semblait tout à fait pertinent, avant de lancer à plus grande échelle un débat sur la place des mesures d'apaisement de la circulation à Montréal, de commencer par regarder ce qui a déjà été fait. Nous pensons que cela peut fournir une base de discussion appropriée en démontrant que certains aménagements sont possibles et efficaces à Montréal et en indiquant où, quand et comment ces aménagements ont été mis en place. Les informations présentées dans ce document ont été rassemblées lors de rencontres avec les arrondissements impliqués. Ce répertoire n'est pas exhaustif, mais est tout de même représentatif des réalisations en matière d'apaisement de la circulation dans les quartiers centraux de Montréal.

Introduction

Le nombre de voitures en circulation est en hausse constante à Montréal, s'accroissant même plus rapidement que la population. En conséquence, les impacts négatifs de l'automobile tels que le bruit, les accidents et la pollution de l'air augmentent également, particulièrement dans la partie centrale de la ville.

Cela met à jour le paradoxe auquel font face les quartiers centraux de Montréal : alors qu'environ **un ménage sur deux est sans voiture et choisit d'autres modes de déplacement, ce sont les résidents des quartiers centraux qui subissent le plus les impacts associés à l'augmentation de la circulation automobile.**

Bien que l'idée de donner plus de place aux piétons et aux cyclistes soit de plus en plus avancée par les citoyens et apparaisse depuis quelques années dans le discours des élus, peu d'actions sont posées et celles qui le sont ne s'insèrent souvent pas dans un plan d'ensemble, se contentant généralement de répondre à des demandes ponctuelles de citoyens. Pourtant, l'apaisement de la circulation et tous les bénéfices qui l'accompagnent ne seront pas possibles sans un plan d'action et des objectifs clairs tels que la réduction de l'usage des véhicules automobiles, la diminution de la circulation de transit dans les rues résidentielles et le partage des voies de circulation avec les modes de transport actifs que constituent la marche et le vélo.

Il est maintenant temps de changer de paradigme face à l'automobile, et c'est là que réside le vrai défi : il nous faut passer d'une approche de fluidité de la circulation où les véhicules ont priorité partout et peuvent se disperser sur l'ensemble du réseau routier montréalais à une approche visant à concentrer la circulation de transit sur les artères, à favoriser le partage des voies avec les autres modes de déplacement et à redonner aux rues résidentielles la quiétude à laquelle les résidents ont droit.

Cette approche demande une vision de la circulation à l'échelle des quartiers qui entraînera très certainement un réaménagement de la voie publique au profit du piéton et du cycliste. Cette vision doit non seulement être intégrée aux différents plans et politiques de la Ville de Montréal et des arrondissements en matière de transport mais doit évidemment se concrétiser dans les rues de Montréal. C'est dans ce contexte que le CRE-Montréal et ses partenaires ont souhaité réaliser un répertoire des interventions réalisées dans les quartiers centraux en matière d'apaisement de la circulation.

1. Contexte

1.1 Le problème croissant de la circulation routière à Montréal

L'apaisement de la circulation à Montréal s'insère actuellement dans un contexte favorable, constitué par une réaction de plus en plus forte des citoyens face aux impacts négatifs des voitures dont le nombre et la vitesse sont en augmentation, par l'engagement de certains élus à améliorer la situation, par la prise de conscience des problèmes de sécurité et de santé engendrés par la voiture, et par la volonté de modifier les façons de décider et d'agir en vue d'améliorer la qualité de vie à Montréal.

Un nombre de véhicules sans cesse croissant

Les voitures sont de plus en plus nombreuses à Montréal. Selon l'enquête Origine-Destination de 2003, le parc automobile de la grande région de Montréal est de 1 839 000 véhicules, soit une augmentation de 10 % par rapport à 1998 alors que la croissance de la population n'a été que de 3 %. De plus, même si la population de Montréal a connu une reprise de sa croissance au cours des dernières années, il n'en demeure pas moins que la croissance démographique continue d'être plus rapide dans les couronnes autour de Montréal (Portrait et diagnostic, page 9). Comme Montréal est le lieu de travail, d'études et de loisirs de nombreux résidents des couronnes, la problématique de la circulation de transit ne peut que continuer de s'accroître au cours des prochaines années si rien n'est fait.

Par ailleurs, la vitesse des véhicules constitue également une problématique de plus en plus fréquente. On constate en effet une augmentation de la vitesse des véhicules ainsi qu'un accroissement des

comportements illégaux ou dangereux, aux intersections notamment.

Accroissement de la pollution et diminution des modes de transport actifs

L'augmentation significative du nombre de véhicules circulant dans les rues de Montréal a pour conséquence d'accroître l'émission de polluants atmosphériques qui affectent la santé et de contribuer à l'accroissement de la production de gaz à effet de serre.

De plus, étant donné l'augmentation du nombre de véhicules sur la route, certains quartiers centraux de Montréal ont à faire face aux heures de pointe à une importante circulation de transit dans les rues résidentielles. En effet, de nombreux automobilistes évitent les artères qui ne suffisent plus à contenir la circulation. Dans certains arrondissements, la circulation de transit représente plus de la moitié de la circulation dans l'arrondissement. Cela contribue notamment à accroître le sentiment d'insécurité des résidents qui sont moins portés à recourir à des modes de transport actifs tels que la marche et le vélo, pourtant bénéfiques pour eux et pour l'environnement. À une époque où la sédentarité fait des ravages au niveau de la santé et contribue à accroître les risques d'obésité, on souhaiterait plutôt un contexte permettant l'accroissement des modes de transport actifs. D'autant plus que la situation actuelle constitue un cercle vicieux, où plus d'insécurité aux abords des rues amène un plus grand usage de la voiture, qui à son tour accroît l'insécurité. Cette problématique est bien illustrée par les choix de transport des élèves du primaire vers leur école de quartier : pour des raisons de sécurité, de plus en plus de parents choisissent d'aller reconduire leurs enfants à l'école plutôt que de les laisser marcher ou y aller en vélo. Ce faisant, le niveau de circulation et le sentiment d'insécurité augmentent, entraînant ainsi de nouveaux parents à

craindre pour la sécurité de leurs enfants et à les reconduire à l'école en voiture.

Accroissement du nombre d'accidents et de blessés

En lien avec l'accroissement du nombre et de la vitesse des véhicules, on constate également une augmentation du nombre d'accidents avec blessés. Ainsi, les données de la SAAQ le démontrent bien : de 1998 à 2003, le nombre annuel de blessés de la route s'est accru à Montréal, passant de 10 926 à 12 806. En fait, sur l'île de Montréal, c'est une moyenne de cinq piétons par jour qui sont blessés par une voiture.

Afin de mieux connaître les lieux et les circonstances des accidents, la Direction de la santé publique de Montréal a réalisé un document présentant la distribution géographique des blessés de la route sur l'île de Montréal. Parmi les résultats de cette étude, on constate que le plus grand nombre de blessés survient aux heures de pointe de la fin de l'après-midi et que le nombre de blessés est en général beaucoup plus élevé dans les arrondissements centraux de Montréal. Par ailleurs, dans chaque arrondissement il y a une grande dispersion géographique des accidents. Cela signifie que la majorité des accidents avec blessés ont eu lieu à un endroit où seules une ou deux personnes ont été blessées au cours des cinq années étudiées. Cela signifie également que dans certains arrondissements, jusqu'à un quart des intersections comptent au moins un piéton blessé et jusqu'à un tiers des intersections comptent au moins un cycliste blessé¹.

1.2 Les citoyens réclament des solutions

Depuis quelques années, de plus en plus d'indices démontrent que les citoyens et

citoyennes de Montréal souhaitent accroître leur qualité de vie en limitant les impacts négatifs de l'utilisation de la voiture en ville.

On constate par exemple qu'un nombre croissant de groupes de citoyens se forment autour de la problématique de la circulation automobile, et que leurs activités sont par ailleurs de plus en plus rapportées, notamment par les journaux de quartier. Lorsqu'ils ont l'occasion de s'exprimer dans les médias, un nombre grandissant de citoyens dénoncent la vitesse excessive des véhicules automobiles, leur trop grand nombre et l'insécurité qui en découle. Il en est de même lors des consultations publiques, comme celles tenues lors du Sommet de Montréal en 2002 ou les consultations entourant l'adoption du schéma d'aménagement de Montréal.

Par ailleurs, un sondage réalisé en 2005 dans le cadre du Plan de transport de Montréal révèle que près de la moitié des citoyens disent vivre un ou des problèmes de circulation dans leur rue. Ce sondage indique également qu'environ huit citoyens sur dix appuient le développement du transport en commun et le développement des pistes cyclables, même si cela peut gêner les automobilistes.

1.3 Les élus reconnaissent les problèmes

Beaucoup d'élus reconnaissent les problèmes associés à l'accroissement de la circulation automobile à Montréal. Ainsi, les élections sont maintenant devenues une occasion de discussions et d'engagements en matière de circulation et de transport.

Par ailleurs, la Ville de Montréal a adopté en 2005 son premier plan stratégique de développement durable de la collectivité montréalaise. Ce plan préconise de favoriser le développement des transports alternatifs à l'automobile et propose d'adopter une politique municipale de

¹ Distribution géographique des blessés,
page v

modération de la circulation (action 2.7). Le plan d'urbanisme met également de l'avant l'apaisement de la circulation dans les quartiers résidentiels.

De plus, la ville de Montréal procède actuellement à l'élaboration de son premier Plan de transport. Des consultations publiques ont déjà eu lieu au sujet de la vision et du portrait du transport à Montréal, et il reste maintenant à la Ville à rendre public une version préliminaire du plan et à la soumettre à une consultation publique. Le diagnostic posé concernant l'importance de favoriser les transports actifs spécifie que « la bonification des conditions de la marche doit passer avant tout par une planification des déplacements piétons qui devrait être aussi soutenue que la planification qu'on accorde aux déplacements effectués en automobile »².

Par ailleurs, récemment l'arrondissement du Plateau Mont-Royal a rendu publique la démarche qu'il compte suivre pour élaborer, adopter et mettre en œuvre un plan de déplacement urbain sur son territoire en 2006-2007. Le document qui présente la démarche précise d'emblée que des éléments tels que la priorité pour les piétons, la priorité aux transports collectifs et actifs, l'introduction dans tout l'arrondissement de mesures d'apaisement de la circulation et l'élimination de la circulation de transit dans les rues résidentielles serviront de préalables aux discussions portant sur les objectifs du plan de déplacement urbain.

2. L'apaisement de la circulation comme solution

« Les techniques de modération de la circulation sont 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. »³

2.1 Qu'est-ce que l'apaisement de la circulation?

L'apaisement de la circulation, également appelé modération de la circulation ou « traffic calming », consiste à aménager les rues de manière à modifier les comportements des automobilistes et à mieux gérer la circulation, notamment par le changement des parcours ou des flux de circulation. La rue, par son aménagement, dicte donc au conducteur le comportement qu'il doit adopter. Concrètement, l'apaisement de la circulation permet de réduire la vitesse des véhicules automobiles, de dissuader la circulation de transit dans les rues résidentielles, de favoriser un partage des voies entre les différents modes de déplacement, de minimiser les conflits entre les usagers de la rue et, en conséquence, de rendre un quartier plus convivial.

L'apaisement de la circulation représente donc un ensemble de mesures qui peuvent être mises en place de façon à ce que la rue d'un quartier résidentiel ressemble plus, aux yeux des automobilistes, à un espace partagé entre différents utilisateurs et inséré dans le cadre de vie des résidents. Son efficacité tient au fait qu'elle permet de réduire la largeur des chaussées, de créer un effet visuel de rétrécissement de l'espace disponible pour le véhicule, de créer des inconforts

² Portrait et diagnostic, page 50

³ Guide canadien d'aménagement de rues conviviales

physiques lorsque le passage se fait à trop haute vitesse, bref, elle permet de signifier au conducteur, en réduisant sa zone de confort, qu'il n'est pas seul dans son royaume.

Ultimement, c'est l'amélioration de la sécurité pour tous les usagers de la rue et de la qualité de vie des résidents du quartier qui sont visées. Ces améliorations sont possibles essentiellement par la diminution de la vitesse des véhicules et la réduction de la circulation de transit dans les rues résidentielles. Le Guide canadien d'aménagement de rues conviviales précise d'ailleurs que « beaucoup de mesures de modération de la vitesse sont aménagées afin que les automobilistes deviennent plus conscients de la fonction de la rue et réduisent donc leur vitesse » et que d'autres mesures « [...] servent à dissuader les automobilistes de passer à travers un quartier sur les rues résidentielles locales et collectrices et donc à réduire le débit de la circulation. »⁴. Les mesures d'apaisement de la circulation, en aménageant les rues autrement, permettent également de réduire les conflits entre les différents utilisateurs de la rue, qu'ils soient automobilistes, piétons, cyclistes ou autres. Le niveau de sécurité augmente donc, favorisant ainsi l'essor des déplacements actifs tels que, notamment, la marche et le vélo, qui contribuent à améliorer la santé des citoyens. Enfin, l'apaisement de la circulation vise également à concevoir les rues de telles sortes qu'il y ait un partage des voies de circulation entre les différents modes de déplacement.

2.2 Le choix des mesures d'apaisement de la circulation à mettre en place

En apaisement de la circulation comme en bien d'autres choses, chaque situation est unique et une même solution ne peut être

appliquée partout. Il faut tenir compte des particularités du milieu et se baser sur une expertise technique et un bon jugement pour prendre les décisions appropriées. Ainsi, ce n'est pas parce qu'un dos d'âne allongé, du stationnement sur rue ou l'inversion d'un sens unique ont été mis en place avec succès dans un secteur qu'ils conviennent nécessairement dans un autre secteur. L'élaboration d'un plan de circulation à l'échelle d'un quartier permet de déterminer quelles sont, dans une logique d'ensemble, les meilleures solutions à appliquer. Il constitue donc un outil essentiel.

2.3 L'identification du problème

Comme les objectifs des mesures d'apaisement de la circulation s'adressent en premier lieu aux citoyens en tant que résidents, piétons, cyclistes et automobilistes, il est normal qu'ils aient un rôle à jouer dans leur mise en place. En fait, parce qu'ils côtoient quotidiennement un secteur, les citoyens sont souvent bien placés pour identifier les lieux où existent des problématiques liées à la circulation. D'ailleurs, on constate qu'une grande partie des mesures d'apaisement de la circulation mises en place dans les rues résidentielles de Montréal le sont suite à des demandes de citoyens.

L'identification des problèmes doit cependant être suivie d'une évaluation globale par les arrondissements de la circulation à l'échelle du quartier et s'insérer dans un plan d'ensemble. Ce faisant, les solutions apportées seront efficaces et ne risqueront pas de déplacer le problème ou d'en induire de nouveaux.

⁴ Guide canadien d'aménagement de rues conviviales, page 1-4

2.4 La gamme des solutions

L'apaisement de la circulation s'inscrit comme l'un des outils d'une politique de transport durable. Pour être efficace, il doit s'intégrer à une vision et un plan d'ensemble, avec des objectifs clairs liés à la réduction du nombre de voitures en circulation, de l'incidence des accidents, de la circulation de transit dans les rues résidentielles ainsi qu'à l'augmentation du recours aux modes de transport actifs, du partage des voies entre les différents usagers et de la qualité de vie des résidents.

Quant aux mesures spécifiques associées à l'apaisement de la circulation, elles sont essentiellement de deux types : des mesures d'aménagement et des mesures de signalisation. Parmi les panneaux de signalisation utilisés en apaisement de la circulation se retrouvent les interdictions de virage, les sens uniques et la signalisation de traverses piétonnes. De leur côté, les mesures d'aménagement se divisent à leur tour en trois catégories : déviation verticale, déviation horizontale et entrave. Une déviation verticale vise à rendre inconfortable le passage d'un véhicule s'il roule à trop grande vitesse. La déviation horizontale a plutôt pour effet de forcer les véhicules à exécuter une manœuvre qui ne peut se faire à grande vitesse et également de rétrécir le champs de vision, ce qui amène également les conducteurs à ralentir. Enfin, une entrave empêche certains mouvements de véhicules.

Les mesures d'aménagement que constituent les déviations verticales, horizontales et les entraves sont particulièrement efficaces parce qu'elles sont auto-exécutoires, c'est-à-dire que leur présence force automatiquement les automobilistes à modifier leur comportement, qu'ils le veuillent ou non, et sans qu'il soit nécessaire d'accompagner ces mesures par une surveillance policière. C'est le cas par exemple des chicanes, des terre-pleins et des avancées de trottoir, pour ne nommer

que celles-là. Quant aux mesures de signalisation, parce qu'elles dépendent d'une certaine surveillance policière pour être respectées, elles ne sont pas aussi efficaces dans le temps. Une brève description de certaines mesures d'aménagement est présentée au tableau 1 ci-dessous⁵.

Pour en savoir plus...

Ce répertoire ne se veut pas un document technique. Pour ceux et celles qui voudraient en savoir plus sur les différentes mesures d'apaisement de la circulation et la façon de les mettre en place, vous pouvez consulter le Guide canadien pour l'aménagement de rues conviviales.

⁵ Les informations présentées dans ce tableau sont essentiellement tirés du Guide canadien d'aménagement de rues conviviales

Tableau 1- Description de certains mesures d'apaisement de la circulation

Type de mesure	Brève description
Déviation horizontale	<u>Avancée de trottoir</u> Intrusion horizontale d'une bordure sur la chaussée ayant pour résultat de rétrécir un tronçon de voie
	<u>Stationnement sur rue</u> Diminution de la voie disponible pour les déplacements automobiles en permettant le stationnement adjacent et parallèle à la bordure de la rue
	<u>Chicane</u> Série d'avancées de bordure sur les côtés d'une voie, qui la rétrécissent et exigent que les conducteurs changent de direction pour traverser la chicane. Typiquement, on utilise une série d'au moins trois avancées.
	<u>Terre-plein</u> Îlot surélevé construit sur l'axe central d'une voie à deux sens de circulation pour réduire la largeur totale des voies adjacentes
	<u>Îlot circulaire</u> Terre-plein situé dans une intersection et utilisé pour empêcher des mouvements précis de circulation et diriger physiquement la circulation à travers une intersection
Déviation verticale	<u>Dos d'âne allongé</u> Partie surélevée d'une voie, qui dévie à la fois les roues et le châssis du véhicule qui le traverse (en anglais <i>speed hump</i>). À ne pas confondre avec le dos d'âne (<i>speed bump</i>).
	<u>Passage piéton surélevé / texturé</u> Passage piéton situé dans une intersection ou à mi-chemin entre deux rues, soit marqué et construit plus haut que la chaussée adjacente (surélevé), soit comportant une surface texturée ou dessinée en contraste avec la chaussée adjacente (texturé)
	<u>Prolongement de trottoir</u> Trottoir continué à travers l'intersection d'une rue locale. Un trottoir continué au même niveau, lorsque la chaussée est haussée au niveau du trottoir, est dit « surélevé » alors que le trottoir ramené au niveau de la chaussée est dit « abaissé »
Entrave	<u>Avancée à mi-chaussée</u> Avancée de trottoir ou barrière verticale qui se prolonge approximativement jusqu'à l'axe central d'une voie et obstrue ainsi la circulation dans une direction
	<u>Terre-plein continu en carrefour</u> Terre-plein surélevé situé sur l'axe central d'une voie à deux sens de circulation, à travers une intersection, qui empêche les virages à gauche et les mouvements depuis et vers la rue transversale
	<u>Îlot de canalisation</u> Terre-plein situé dans une intersection et utilisé pour empêcher des mouvements précis de circulation et diriger physiquement la circulation à travers une intersection
Signalisation	<u>Panneaux de signalisation</u> Différents panneaux de signalisation qui ont pour effet de réduire la vitesse des véhicules ou de canaliser la circulation. Par exemple : sens unique, interdiction de virage, etc.
	<u>Marquage au sol</u> Mise en place, par du marquage au sol, de mesures d'aménagement virtuelles. Par exemple : terre-plein, passage piéton, espaces réservés au stationnement, etc.

2.5 Les principes et outils de mise en œuvre

La mise en œuvre des mesures d'apaisement de la circulation demande de tenir compte de différents éléments qui en améliorent l'efficacité. Ainsi par exemple, le Guide canadien d'aménagement des rues conviviales présente des principes à respecter lors de la mise en place de mesures d'apaisement de la circulation⁶ :

- ✓ bien identifier le problème (vitesse ou débit);
- ✓ quantifier le problème (compter);
- ✓ considérer en premier lieu des améliorations au réseau d'artères (ex : phasage et minutage des signaux, ajout de voies de virage, interdiction de virage et de stationnement);
- ✓ appliquer les mesures sur l'ensemble d'un secteur;
- ✓ éviter de limiter l'entrée et la sortie;
- ✓ utiliser des mesures auto-exécutaires;
- ✓ ne pas gêner les modes non motorisés;
- ✓ considérer tous les services (transports en commun, police, urgences, déneigement, nettoyage, etc);
- ✓ effectuer un suivi des mesures mises en place.

Par ailleurs, quelques outils intéressants peuvent être élaborés afin de faciliter la mise en œuvre des mesures d'apaisement de la circulation dans les quartiers résidentiels. On peut penser par exemple à une politique de gestion des requêtes provenant des citoyens du type de celle adoptée par la ville de Gatineau.

Une politique de gestion des requêtes permet d'une part de rendre publique la démarche à suivre pour les citoyens désirant faire une demande de mise en place de mesures d'apaisement. Elle

permet également de rendre publics et transparents le processus et les critères de décision appliqués par la ville, ainsi que les différentes étapes du traitement de la demande et du suivi qui sera effectué auprès du citoyen à l'origine de la demande. C'est donc un apport important à la vie démocratique de la ville, en permettant au citoyen de savoir de quelle façon sa requête sera traitée et de sentir que sa contribution est appréciée. Elle permet également à la ville d'optimiser son efficacité lors du dépôt d'une demande, en sachant par exemple de façon précise les étapes et les délais qui doivent être respectés ainsi que la répartition des tâches entre les différents employés et départements.

Une politique de gestion des requêtes de circulation permet d'autre part de déterminer de façon plus rigoureuse, parce qu'elle contient des critères d'admissibilité pour l'implantation des mesures d'apaisement, la pertinence de mettre en place de telles mesures sur un site en particulier. Elle peut également préciser les éléments qui seront pris en compte dans le choix d'une mesure par rapport à une autre. Par ailleurs, l'adoption et le respect d'une politique de gestion des requêtes, incluant les critères de décision et les étapes d'information et de consultation du public, constituent une bonne façon de réduire les risques (par ailleurs déjà très faibles) de poursuites pour responsabilité civile suite à la mise en place de mesures d'apaisement de la circulation⁷.

⁶ Guide d'aménagement de rues conviviales, pages 1-5 à 1-7

⁷ Idem, pages 1-7 et 1-8

3. Les mesures d'apaisement de la circulation mises en place à Montréal

Ce répertoire présente les mesures d'apaisement mises en place par les sept arrondissements suivants : Ahuntsic – Cartierville, Mercier – Hochelaga-Maisonneuve, Outremont, Plateau Mont-Royal, Rosemont – Petite-Patrie, Sud-Ouest, Villeray – St-Michel – Parc-Extension.

Le choix des arrondissements visés a été déterminé en fonction de deux éléments. D'abord, la question de la circulation de transit. Un des objectifs principaux de l'apaisement de la circulation étant de diminuer la circulation de transit dans les rues résidentielles, nous voulions identifier les arrondissements où la circulation de transit est importante. Or, du fait des déplacements vers le centre-ville pour le travail notamment, ce sont les arrondissements situés à sa périphérie qui reçoivent le plus de circulation de transit. Par ailleurs, un autre important objectif de l'apaisement de la circulation étant l'augmentation de la sécurité pour ceux qui ont recours aux modes de transport actifs, nous souhaitons identifier les arrondissements où le taux d'accidents est le plus élevé. À cet effet, l'étude de dispersion géographique des blessés de la route réalisée en 2005 par la Direction de la santé publique de Montréal a confirmé ce qui semblait évident : ce sont les quartiers centraux qui connaissent le plus haut taux d'accidents avec blessés. En combinant ces deux éléments, nous sommes donc parvenus à la liste d'arrondissements des quartiers centraux de Montréal mentionnée au paragraphe précédent.

Ce répertoire ne constitue pas un inventaire exhaustif de toutes les mesures d'apaisement de la circulation mises en place. Par contre, il est tout de même bien représentatif des réalisations en matière

d'apaisement de la circulation dans les quartiers centraux de Montréal. Il va de soi que seules les interventions réalisées dans un but d'apaisement de la circulation sont répertoriées ici.

Par ailleurs, la Ville de Montréal procède actuellement à la mise aux normes des feux de circulation sur son territoire. Ces nouveaux feux sont plus faciles à coordonner et à synchroniser, et plusieurs des arrondissements rencontrés ont fait valoir les gains en fluidité de la circulation qui en découleront pour les artères et les routes collectrices de la ville. Ainsi, sans être directement une mesure d'apaisement de la circulation, ces nouveaux feux de circulation permettront tout de même de réduire à la source la circulation de transit dans les rues résidentielles.

Le tableau 2 ci-dessous présente une vue d'ensemble des différentes mesures d'apaisement de la circulation mises en place dans les arrondissements des quartiers centraux de Montréal. Le tableau 3 présente quant à lui le nombre d'interventions d'apaisement de la circulation en fonction de la portée de l'intervention. Enfin, les pages 20 à 42 contiennent les tableaux décrivant les différentes mesures d'apaisement de la circulation mises en place par les arrondissements. Ces mesures sont regroupées dans un même tableau lorsqu'elles sont semblables.

Tableau 2 – Les différents types de mesures d’apaisement de la circulation mises en place dans les arrondissements des quartiers centraux de Montréal

Arrondissements / mesures	Ahuntsic - Cartierville	Mercier – Hochelaga-Maisonneuve	Outremont	Plateau Mont-Royal	Rosemont – Petite-Patrie	Sud-Ouest	Villeray – St-Michel – Parc-Extension
Avancées de trottoir / prolongement de trottoir	√	√	√	√	√	√	√
Réduction de la largeur d’une rue par marquage au sol			√	√			
Passage piéton texturé / surélevé		√		√	√		√
Dos d’âne allongés	√			√	√	√	
Élargissement / ajout de trottoir			√	√	√		
Plantation d’arbres				√			
Fermeture de rue		√		√			
Stationnement sur rue			√	√	√	√	
Voies réservées au virage à l’intersection	√						√
Interdiction de virage	√	√					
Marquage passage piéton / zone scolaire					√	√	√
Modification de la direction d’une rue				√			
Terre-plein	√		√	√			
Autres		√		√			√

Tableau 3 – Nombre d'interventions d'apaisement de la circulation en fonction de la portée de l'intervention

Arrondissement	Portée de l'intervention		
	Intersection	Rue	Quartier
Ahuntsic – Cartierville	2	4	1
Mercier – Hochelaga-Maisonneuve		3	2
Outremont	1	5	1
Plateau Mont-Royal	4	5	2
Rosemont – Petite-Patrie	1	5	
Sud-Ouest	1	5	
Villeray – St-Michel – Parc-Extension	5	1	
Total	14	28	6

4. Quelques images de mesures mises en place

Avancée de trottoir



Rue Davaar



Promenade Masson

Terre-plein central (par marquage au sol)



Rue Laurier



Rue St-Hubert

Passage piéton texturé



Rue Laurier

Dos d'âne allongé



Rue Jeanne-Mance

Stationnement sur rue (pour réduire la largeur de la rue)



Rue de Montmagny



Rue Hartland

Marquage au sol (pour réduire la largeur de la rue)



Rue McEachran



Rue Jeanne-Mance

Trottoir élargi



Boulevard Mont-Royal



Rue Bernard

Fermeture de rue



Rue St-André

Interdiction de virage



Boulevard Rosemont

Plantation d'arbres



Rue Bernard

Prolongement de trottoir



Rue Jarry

Passage piéton



Rue Groll



Rue Lajoie

5. Tableaux des mesures par arrondissement

5.1 Arrondissement Ahuntic – Cartierville

Mesures d'apaisement de la circulation mises en place

Description de l'intervention	
Description du lieu	Rue Jean-Bourdon, entre J-Saucier et Toupin Rue Bois-de-Boulogne, entre Dudemaine et Salaberry
Portée de l'intervention (intersection, rue ou quartier)	Rue
Année(s) d'intervention	2005
Objectifs poursuivis	- réduction de la circulation de transit (pour éviter la congestion sur Gouin, les véhicules empruntent Jean-Bourdon, qui est une rue résidentielle) - diminution de la vitesse
Origine de la demande	Citoyens
Mesures appliquées	dos d'âne allongés (six sur la rue Jean-Bourdon, quatre sur la rue Bois-de-Boulogne)
Coût du projet	Environ 2 000\$ par dos d'âne allongé (pavage, signalisation et marquage)
Commentaire	Il semble que la mesure appliquée soit efficace. Une analyse plus précise de l'efficacité sera effectuée à l'automne 2006. Quelques plaintes reçues au niveau du bruit causé par les dos d'âne allongés.

Description de l'intervention	
Description du lieu	Rue Papineau, à l'intersection de la rue Sauvé et à l'intersection de la rue Fleury
Portée de l'intervention (intersection, rue ou quartier)	Intersection
Année(s) d'intervention	Été 2006
Objectifs poursuivis	- améliorer la sécurité des automobilistes - réduire la circulation de transit dans les rues résidentielles
Origine de la demande	Étude de circulation du secteur situé aux abords du pont Papineau
Mesures appliquées	Implantation de baies de virage à gauche
Coût du projet	Environ 250 000\$
Commentaire	Ce projet sera réalisé au cours de l'été

Description de l'intervention	
Description du lieu	Rue Dépatie, au nord de la rue Salaberry
Portée de l'intervention (intersection, rue ou quartier)	Rue
Année(s) d'intervention	2004
Objectifs poursuivis	• Réduire le débit et la vitesse de la circulation de transit sur la rue Dépatie, utilisée pour se rendre au stationnement de l'hôpital du Sacré-Cœur en évitant les feux de circulation sur les artères • Accroître la sécurité à proximité de l'école Ste-Odile, située sur la rue Dépatie
Origine de la demande	École Ste-Odile
Mesures appliquées	• Dos d'âne allongé (1) sur la rue Dépatie, à proximité de l'école
Coût du projet	Environ 2 000\$
Commentaire	Le dos d'âne allongé n'est pas très efficace, probablement parce qu'il n'a pas la hauteur requise. Il devra être refait.

Description de l'intervention	
Description du lieu	Rue St-Hubert, entre Louvain et Crémazie
Portée de l'intervention (intersection, rue ou quartier)	Rue
Année(s) d'intervention	2005
Objectifs poursuivis	• réduire la vitesse en réduisant la largeur de la chaussée • réduire la fréquence des accidents
Origine de la demande	Arrondissement
Mesures appliquées	• terre-plein virtuel (par marquage au sol) de 4 mètres de large au centre de la rue avec baies de virage à gauche aux intersections
Coût du projet	Environ 10 000\$ pour le marquage et la signalisation
Commentaire	Le nombre d'accidents a été réduit environ de moitié. Une réduction de la vitesse a été constatée mais n'a pas encore été mesurée.

Description de l'intervention	
Description du lieu	Intersection des rues Gouin et Jeanne-Mance
Portée de l'intervention (intersection, rue ou quartier)	Intersection
Année(s) d'intervention	2003
Objectifs poursuivis	- réduire la vitesse des véhicules - accroître la sécurité des piétons en réduisant la longueur de la chaussée à traverser
Origine de la demande	Citoyens
Mesures appliquées	bollards (tiges) installés aux intersections afin de constituer des avancées de trottoir et rétrécir la largeur de la chaussée à l'intersection
Coût du projet	Environ 600\$
Commentaire	Les résultats n'ont pas été mesurés mais aucune autre demande n'a été reçue suite à l'installation de cette mesure

Description de l'intervention	
Description du lieu	Boulevard Henri-Bourassa, entre les rues Saint-Laurent et Meilleur
Portée de l'intervention (intersection, rue ou quartier)	Quartier
Année(s) d'intervention	1996
Objectifs poursuivis	réduire la circulation de transit dans les rues résidentielles aux abords du boulevard Henri-Bourassa, dans le secteur des rues Saint-Laurent et Meilleur
Origine de la demande	Citoyens
Mesures appliquées	interdiction de tourner à gauche ou à droite sur les rues résidentielles aux heures de pointe du matin ou de l'après-midi, selon le cas
Coût du projet	Environ 100\$ par panneau d'interdiction de virage, et environ 25 panneaux ont été nécessaires
Commentaire	La mesure semble efficace mais nécessite une surveillance policière

5.2 Arrondissement Mercier – Hochelaga-Maisonneuve

Mesures d'apaisement de la circulation mises en place

Description de l'intervention	
Description du lieu	Boulevard Rosemont, à l'intersection des rues Bossuet et Du Quesne
Portée de l'intervention (intersection, rue ou quartier)	Quartier
Année(s) d'intervention	2004
Objectifs poursuivis	réduire la circulation de transit dans les rues résidentielles du secteur
Origine de la demande	Citoyens
Mesures appliquées	Interdiction de virage à gauche à l'heure de pointe du matin
Coût du projet	Pas plus de 500\$
Commentaire	Les résidents sont satisfaits de la réduction de la circulation de transit dans leurs rues, bien que certains soient insatisfaits que cette mesure s'applique également à eux...

Description de l'intervention	
Description du lieu	Rue Dubuisson, entre les rues Taillon et Meese
Portée de l'intervention (intersection, rue ou quartier)	Rue
Année(s) d'intervention	2006
Objectifs poursuivis	- réduire la circulation des camions dans les rues résidentielles avoisinantes - accroître la sécurité liée aux déplacements des camions
Origine de la demande	citoyens
Mesures appliquées	fermer la rue Dubuisson aux deux extrémités de manière à obliger les camions à passer sur le terrain commercial pour se rendre aux quais de livraison
Coût du projet	Environ 3 000\$
Commentaire	Projet pilote qui sera réalisé en juin 2006

Description de l'intervention

Description du lieu	Rue Hochelaga, à l'intersection de la rue Ville-Marie
Portée de l'intervention (intersection, rue ou quartier)	Rue
Année(s) d'intervention	Au cours de 2006
Objectifs poursuivis	réduire la circulation de transit sur la rue Ville-Marie
Origine de la demande	Travailleurs de la rue Ville-Marie (rue industrielle), suite à un accident
Mesures appliquées	Interdiction de virage à gauche sur la rue Ville-Marie à partir de la rue Hochelaga
Coût du projet	À déterminer
Commentaire	Il reste encore à l'arrondissement à déterminer si l'interdiction de virage sera mise en place à l'aide de panneaux de signalisation ou par fermeture du terre-plein sur Hochelaga

Description de l'intervention

Description du lieu	Rue Bourbonnière, entre les rues Ontario et Rouen
Portée de l'intervention (intersection, rue ou quartier)	Rue
Année(s) d'intervention	Automne 2006
Objectifs poursuivis	- sécuriser la traverse des piétons (rue très large) - réduire la vitesse des véhicules
Origine de la demande	Arrondissement
Mesures appliquées	- Traverse piéton surélevée - Avancées de trottoir à chaque extrémité de la traverse
Coût du projet	Non déterminé. S'inscrit dans le coût total du projet de « lien vert »
Commentaire	Le « lien vert » est un espace dédié aux piétons réalisé sur une ancienne emprise de voie ferrée. Ce lien vert traverse la rue Bourbonnière.

Description de l'intervention	
Description du lieu	Secteur des rues Viau et Saint-Clément
Portée de l'intervention (intersection, rue ou quartier)	Quartier
Année(s) d'intervention	2006
Objectifs poursuivis	réduction de la circulation de transit des camions sur les rues résidentielles
Origine de la demande	citoyens
Mesures appliquées	- refaire la carte du réseau de camionnage - interdire la circulation des camions la nuit sur les rues résidentielles
Coût du projet	Non applicable
Commentaire	

5.3 Arrondissement Outremont

Mesures d'apaisement de la circulation mises en place

Description de l'intervention	
Description du lieu	Rue Van Horne entre les rues Hutchison et Rockland (bientôt entre les rues Hutchison et Pratt)
Portée de l'intervention (intersection, rue ou quartier)	Rue
Année(s) d'intervention	Depuis 1999
Objectifs poursuivis	Réduire la vitesse par la réduction de la largeur des voies
Origine de la demande	Arrondissement et commerçants de la rue Van Horne
Mesures appliquées	marquage d'un îlot virtuel au centre de la rue
Coût du projet	Quelques milliers de dollars par année (marquage à refaire chaque année)
Commentaire	Résultats non mesurés

Description de l'intervention	
Description du lieu	Rue Hartland, entre les rues Van Horne et Lajoie
Portée de l'intervention (intersection, rue ou quartier)	Rue
Année(s) d'intervention	2005
Objectifs poursuivis	Réduire la vitesse des véhicules en réduisant la largeur de la chaussée
Origine de la demande	Citoyens
Mesures appliquées	- stationnement des deux côtés au lieu d'un seul - lignes de guidage au sol en bordure de rue - panneau de signalisation pour aviser de l'étroitesse de la rue
Coût du projet	Coût peu élevé
Commentaire	Résultats non mesurés Aucun effet négatif sur les rues avoisinantes n'a été remarqué, la rue Hartland étant une rue résidentielle sans circulation de transit

Description de l'intervention

Description du lieu	Rues McEachran, Davaar et Rockland sur toute leur longueur Également rues de Vimy, Bates et Stuart
Portée de l'intervention (intersection, rue ou quartier)	Quartier
Année(s) d'intervention	1999 (suite à une étude réalisée en 1996)
Objectifs poursuivis	- réduire la circulation de transit - réduire la vitesse de la circulation dans ces rues résidentielles - améliorer la sécurité des piétons et des enfants
Origine de la demande	Citoyens
Mesures appliquées	- avancées de trottoir aux intersections (pour réduire la traversée des piétons et n'autoriser qu'un véhicule à la fois par direction) - avancées de trottoir à mi-tronçon et marquage au sol pour éviter que les véhicules circulent sur deux voies pour la même direction « goulots d'étranglement » (deux avancées de trottoir à mi-tronçon face à face)
Coût du projet	Environ 1 million de dollars
Commentaire	Les résultats n'ont pas été mesurés mais de toute évidence, la circulation est plus dense et la vitesse est beaucoup moins élevée

Description de l'intervention

Description du lieu	Rue Vincent-d'Indy, près de la rue Willowdale
Portée de l'intervention (intersection, rue ou quartier)	Rue (portion de rue devant une école)
Année(s) d'intervention	2004
Objectifs poursuivis	- réduire la vitesse des véhicules - améliorer la sécurité des enfants qui traversent la rue
Origine de la demande	Citoyens (parents)
Mesures appliquées	- marquage d'un petit terre-plein virtuel au centre de la rue, devant l'école
Coût du projet	Environ 700\$ par année (marquage à refaire chaque année)
Commentaire	Résultats non mesurés

Description de l'intervention

Description du lieu	Boulevard Mont-Royal, entre le chemin de la Forêt et le chemin de la Côte Ste-Catherine Également l'intersection Vincent d'Indy et Édouard-Montpetit
Portée de l'intervention (intersection, rue ou quartier)	• Rue • Intersection
Année(s) d'intervention	1996
Objectifs poursuivis	• réduire la vitesse des véhicules • réduire le débit de circulation sur le boul. Mont-Royal
Origine de la demande	Citoyens
Mesures appliquées	• Réduire la vitesse : réduction de la largeur du boulevard Mont-Royal (de 50 à 35 pieds) par l'ajout d'un trottoir séparé de la rue par une bordure de béton et un espace gazonné • Réduire le débit : limiter l'accès au boul. Mont-Royal en provenance de l'ouest par la synchronisation des feux de circulation à l'intersection Vincent d'Indy et Édouard-Montpetit et l'ajout d'un renflement de trottoir incitant les véhicules à aller vers le chemin de la Côte-Ste-Catherine
Coût du projet	Environ 800 000 \$
Commentaire	Résultats non mesurés

Description de l'intervention

Description du lieu	Rue Laurier, entre le chemin de la Côte Ste-Catherine et la rue Hutchison
Portée de l'intervention (intersection, rue ou quartier)	Rue
Année(s) d'intervention	2003
Objectifs poursuivis	• Réduire la vitesse des véhicules • Accroître la sécurité des piétons
Origine de la demande	Suite au décès d'un piéton à l'intersection Laurier / Querbes
Mesures appliquées	• ajout de panneau d'arrêt • marquage pour créer un terre-plein virtuel • mise en place de bacs à fleurs au centre de l'avenue
Coût du projet	Environ 55 000\$
Commentaire	Les mesures appliquées semblent donner de bons résultats

5.4 Arrondissement Plateau Mont-Royal

Mesures d'apaisement de la circulation mises en place

Description de l'intervention	
Description du lieu	Rue Parthenais, entre les rues Mont-Royal et Gilford
Portée de l'intervention (intersection, rue ou quartier)	Rue
Année(s) d'intervention	
Objectifs poursuivis	- réduire la largeur de la rue pour diminuer la vitesse - accroître le nombre de stationnement
Origine de la demande	Citoyens
Mesures appliquées	stationnement en diagonale de face sur un côté de la rue
Coût du projet	Coût très faible (marquage au sol)
Commentaire	Ne semble pas très efficace pour la réduction de la vitesse mais il n'y a plus de plainte de citoyens

Description de l'intervention	
Description du lieu	Rue Bernard, entre les rues du Parc et Saint-Laurent
Portée de l'intervention (intersection, rue ou quartier)	Rue
Année(s) d'intervention	2004-2006
Objectifs poursuivis	- réduire la vitesse des véhicules - accroître la sécurité des piétons - éliminer le stationnement en double
Origine de la demande	Citoyens et arrondissement
Mesures appliquées	- élargissement des trottoirs - mise en place d'avancées de trottoir aux intersections - intersections surélevées en béton - plantation d'arbres aux intersections
Coût du projet	3,9 millions de dollars
Commentaire	Réduction de moitié du temps requis par les piétons pour traverser les intersections D'autres résultats seront mesurés plus tard

Description de l'intervention

Description du lieu	Rue Laurier, entre les rues Hutchison et Saint-Laurent
Portée de l'intervention (intersection, rue ou quartier)	Rue
Année(s) d'intervention	2005
Objectifs poursuivis	- réduire la largeur de la rue pour rendre plus difficile les manœuvres illégales et le stationnement en double - accroître la sécurité des piétons en leur offrant une zone de protection à mi-parcours
Origine de la demande	Arrondissement
Mesures appliquées	mise en place d'un terre-plein central par marquage au sol et bacs à fleurs
Coût du projet	Environ 7 000\$ - 8 000\$ pour le marquage au sol Environ 30 000\$ pour les bacs à fleurs
Commentaire	Plutôt efficace Problèmes initiaux de stationnement sur le terre-plein

Description de l'intervention

Description du lieu	Rue Calixa-Lavallée
Portée de l'intervention (intersection, rue ou quartier)	Rue
Année(s) d'intervention	2005
Objectifs poursuivis	- augmenter la sécurité des enfants autour de l'école - diminuer la vitesse des parents
Origine de la demande	Citoyens (parents)
Mesures appliquées	mise en place d'un système de dos d'âne rapprochés
Coût du projet	Environ 21 000\$
Commentaire	Les plaintes ont cessé

Description de l'intervention

Description du lieu	Rue Saint-Hubert (entre les rues Mont-Royal et Laurier)
Portée de l'intervention (intersection, rue ou quartier)	Rue
Année(s) d'intervention	2005
Objectifs poursuivis	réduire la vitesse des véhicules
Origine de la demande	Citoyens
Mesures appliquées	stationnement permis des deux côtés de la rue
Coût du projet	Pas de coût associé
Commentaire	Des mesures indiquent une réduction de la vitesse de 15%

Description de l'intervention

Description du lieu	Intersection de la rue Saint-André et du boulevard Saint-Joseph
Portée de l'intervention (intersection, rue ou quartier)	Intersection
Année(s) d'intervention	2005
Objectifs poursuivis	réduire le débit de circulation et la circulation de transit
Origine de la demande	citoyens
Mesures appliquées	fermeture du terre-plein central sur la rue Saint-Joseph à l'aide de bollards (tiges) pour empêcher les véhicules roulant sur la rue Saint-André de traverser à l'intersection (le terre-plein est maintenant en béton)
Coût du projet	Coût faible
Commentaire	Pour réduire les coûts, des bollards ont été installés temporairement en attendant la réfection du terre-plein central en 2005

Description de l'intervention

Description du lieu	Rue Laurier, à l'intersection de la rue Resther
Portée de l'intervention (intersection, rue ou quartier)	Intersection
Année(s) d'intervention	2006
Objectifs poursuivis	accroître la sécurité de la traverse scolaire en empêchant les automobilistes de traverser la ligne jaune entre les intersections
Origine de la demande	Citoyens
Mesures appliquées	mise en place d'un terre-plein temporaire sur la rue Laurier, à l'intersection de la rue Resther
Coût du projet	
Commentaire	Ce projet sera réalisé au cours de l'été

Description de l'intervention

Description du lieu	Intersection des rues Laurier et Brébeuf
Portée de l'intervention (intersection, rue ou quartier)	Intersection
Année(s) d'intervention	2005
Objectifs poursuivis	- réduire la vitesse des véhicules tournant à gauche sur la rue Brébeuf - augmenter la sécurité des piétons
Origine de la demande	Arrondissement
Mesures appliquées	- avancée de trottoir pour rendre le virage à gauche moins confortable - réalignement de la piste cyclable afin qu'elle croise le trottoir à angle droit - mise en place d'une chicane sur la piste cyclable pour que les vélos arrivent moins vite à l'intersection - mieux définir les voies destinées aux piétons et aux cyclistes
Coût du projet	Un peu moins de 50 000\$
Commentaire	L'arrondissement a profité de la nécessité de faire des travaux d'amélioration de l'écoulement d'eau dans les traverses pour piétons pour améliorer la sécurité à l'intersection et le partage de l'espace entre les différents usagers

Description de l'intervention	
Description du lieu	Intersection des rues Rivard et Roy
Portée de l'intervention (intersection, rue ou quartier)	Intersection
Année(s) d'intervention	2006
Objectifs poursuivis	réduire la circulation de transit
Origine de la demande	arrondissement
Mesures appliquées	avancées de trottoir à l'intersection
Coût du projet	Non déterminé. L'arrondissement profitera de travaux qui doivent se faire dans le parc situé au sud de l'intersection
Commentaire	Plusieurs véhicules en transit empruntent la rue Rivard lorsque la rue St-Denis est congestionnée. L'avancée de trottoir a pour but de rendre la rue Rivard moins invitante.

Description de l'intervention	
Description du lieu	Rues Christophe-Colomb, Saint-Grégoire et Mentana à proximité du parc Laurier
Portée de l'intervention (intersection, rue ou quartier)	Quartier
Année(s) d'intervention	Vers 2000
Objectifs poursuivis	- réduire la circulation de transit dans les rues résidentielles à proximité du parc Laurier et sur Christophe-Colomb - réduire la vitesse des véhicules
Origine de la demande	citoyens
Mesures appliquées	- Transformation des rues St-Grégoire et Mentana en rues à double sens - Marquage au sol et ajout de bacs à fleurs pour réduire la largeur de la rue Christophe-Colomb entre les parcs Laurier et Lafontaine - Programmation des feux de circulation à l'intersection St-Grégoire et Mentana ainsi que Laurier et Mentana pour que la période de traversée des piétons revienne automatiquement à chaque cycle bien que le nombre de piétons ne le justifie pas, afin de diminuer le débit
Coût du projet	Non disponible
Commentaire	

Description de l'intervention	
Description du lieu	Rues Hutchison, Jeanne-Mance, Esplanade, Waverly et Clark, entre Van Horne et Fairmount Rue Groll, entre Jeanne-Mance et Waverly
Portée de l'intervention (intersection, rue ou quartier)	Quartier
Année(s) d'intervention	2004-2005
Objectifs poursuivis	• réduire la vitesse des véhicules • accroître la sécurité des piétons
Origine de la demande	Citoyens
Mesures appliquées	• dos d'âne allongés sur chaque rue mentionnée • mise en place d'un terre-plein central virtuel par marquage au sol et bacs à fleurs (rue Hutchison) • réduire la largeur de la rue Jeanne-Mance dans chaque direction par des bollards (tiges) et par marquage au sol • mise en place d'avancées de trottoir et de traverses pour piétons aux intersections de la rue Groll
Coût du projet	Environ 6 000\$ - 7 000\$ par dos d'âne allongé Environ 180 000\$ en 2004 pour les aménagements sur les rues Hutchison et Jeanne-Mance
Commentaire	Selon un suivi avant-après sur la rue Hutchison, les mesures mises en place sont assez efficaces L'utilisation de bollards (tiges) pour réduire la largeur de Jeanne-Mance en 2004 a entraîné des difficultés de nettoyage de la rue. C'est pourquoi les bollards ont été enlevés et seul le marquage au sol est resté.

5.5 Arrondissement Rosemont – Petite-Patrie

Mesures d'apaisement de la circulation mises en place

Description de l'intervention	
Description du lieu	Intersection des rues Augier et Louis-Hémon
Portée de l'intervention (intersection, rue ou quartier)	Intersection
Année(s) d'intervention	2005
Objectifs poursuivis	- Assurer le respect des arrêts à l'intersection - Accroître la sécurité des véhicules et piétons
Mesures appliquées	dos d'âne allongés (2) à l'intersection
Origine de la demande	Citoyens
Coût du projet	Les coûts n'ont pas été comptabilisés car le projet a été réalisé à l'interne
Commentaire	Suite à une consultation, les citoyens se sont dits satisfaits. L'arrondissement avait d'abord proposé de transformer l'intersection en carrefour giratoire mais les citoyens consultés ont préféré l'option des dos d'âne allongés.

Description de l'intervention	
Description du lieu	Rue St-Hubert, entre Bellechasse et Jean-Talon
Portée de l'intervention (intersection, rue ou quartier)	Rue
Année(s) d'intervention	Lors de la création de la Plaza St-Hubert
Objectifs poursuivis	accroître la sécurité des piétons qui traversent la rue
Origine de la demande	Arrondissement
Mesures appliquées	avancées de trottoir à mi-tronçon plus traverses surélevées (pour sécuriser la traversée des piétons entre les intersections, qui sont loin l'une de l'autre)
Coût du projet	Environ 30 000\$
Commentaire	Les avancées de trottoir ne servent pas vraiment. Les piétons traversent n'importe où.

Description de l'intervention

Description du lieu	Rue Beaubien, entre Saint-Denis et Saint-Laurent
Portée de l'intervention (intersection, rue ou quartier)	Rue
Année(s) d'intervention	2006
Objectifs poursuivis	• revitaliser l'aspect commercial de la rue • accroître la sécurité des piétons • réduire la vitesse des véhicules
Origine de la demande	Arrondissement / commerçants
Mesures appliquées	• marquage des traverses pour piétons • réduction de la chaussée par élargissement des trottoirs
Coût du projet	1,3 millions de dollars (coûts prévus)
Commentaire	Les travaux auront lieu en 2006

Description de l'intervention

Description du lieu	Rue Masson (section Promenade Masson)
Portée de l'intervention (intersection, rue ou quartier)	Rue
Année(s) d'intervention	Lors de la création de la Promenade Masson
Objectifs poursuivis	• accroître la sécurité des piétons aux intersections • ralentir la vitesse des voitures aux intersections
Origine de la demande	Arrondissement / commerçants
Mesures appliquées	• avancées de trottoir aux intersections
Coût du projet	Non disponible
Commentaire	D'autres mesures pourraient être appliquées suite à une étude sur le renouvellement de l'aménagement urbain de la Promenade qui sera réalisée au cours de 2006.

Description de l'intervention	
Description du lieu	Rue Christophe-Colomb, entre la rue Jean-Talon et le boulevard Rosemont
Portée de l'intervention (intersection, rue ou quartier)	Rue
Année(s) d'intervention	2000-2001
Objectifs poursuivis	réduction de la vitesse des véhicules
Origine de la demande	Citoyens
Mesures appliquées	réduction d'une voie de circulation par l'ajout de stationnements en bordure de rue dans la direction du trafic de pointe
Coût du projet	Coût faible (ajout de panneaux de signalisation)
Commentaire	Aucun effet négatif sur la circulation constaté. Le débit sur Christophe-Colomb permettait la retrait d'une voie de la chaussée. Cependant, il y a encore des plaintes relatives à la vitesse aux abords des deux écoles situées sur Christophe-Colomb.

Description de l'intervention	
Description du lieu	Zones scolaires dans l'arrondissement
Portée de l'intervention (intersection, rue ou quartier)	Interventions autour des écoles
Année(s) d'intervention	Sur plusieurs années
Objectifs poursuivis	- réduction de la vitesse autour des écoles - accroître la sécurité des enfants
Origine de la demande	Citoyens / arrondissement
Mesures appliquées	- marquage au sol pour signifier la présence d'une zone scolaire - remplacement des panneaux qui identifient la zone scolaire
Coût du projet	Quelques centaines de dollars par école
Commentaire	Les panneaux de signalisation scolaire doivent être remplacés pour répondre aux nouvelles normes

5.6 Arrondissement Sud-Ouest

Mesures d'apaisement de la circulation mises en place

Description de l'intervention

Description du lieu	Rue Beaulieu, entre Jolicoeur et Jacques-Hertel Rue De Montmagny, entre Jolicoeur et Jacques-Hertel Rue Rose-de-Lima, entre Notre-Dame et Ste-Émilie
Portée de l'intervention (intersection, rue ou quartier)	Rue
Année(s) d'intervention	2004
Objectifs poursuivis	• accroître la sécurité, en particulier pour les enfants autour des écoles et du parc • réduire la vitesse des véhicules
Origine de la demande	Citoyens
Coût du projet	Environ 4 000\$ par dos d'âne allongé
Commentaire	Les résultats n'ont été que partiellement mesurés mais semblent positifs. Aucune nouvelle plainte n'a été faite depuis l'installation des dos d'âne allongés.

Description de l'intervention

Description du lieu	Rue de Montmagny, face au parc Ignace-Loyola
Portée de l'intervention (intersection, rue ou quartier)	Rue
Année(s) d'intervention	Avant 2001
Objectifs poursuivis	• réduction de la vitesse des véhicules par réduction de la largeur de la chaussée • augmenter le nombre de stationnement disponible
Origine de la demande	Citoyens
Mesures appliquées	• stationnement en diagonale sur la rue
Coût du projet	Pas de coût associé à cette mesure (à l'exception des coûts de la signalisation, qui sont peu élevés)
Commentaire	Les résultats n'ont pas été mesurés. Cependant, aucune plainte n'a été déposée suite à la mise en place de cette mesure.

Description de l'intervention	
Description du lieu	Rue Atwater, devant le Marché Atwater et à l'intersection de la rue Rufus-Rockhead
Portée de l'intervention (intersection, rue ou quartier)	Rue
Année(s) d'intervention	Été 2006
Objectifs poursuivis	• accroître la sécurité des piétons qui viennent au marché Atwater, en réduisant le danger associé à une haute densité de véhicules et en limitant les conflits véhicules-piétons
Origine de la demande	Citoyens et arrondissement
Mesures appliquées	• ajout de saillies de trottoir et de signalisation au passage piéton existant sur la rue Atwater • retrait d'espaces de stationnement pour améliorer la visibilité autour du passage piéton de la rue Atwater • ajout de signalisation d'arrêt, retrait d'espaces de stationnement et ajout de supports à vélo à l'intersection voisine du passage piéton (Atwater / Rufus-Rockhead)
Coût du projet	15 000\$ pour les saillies de trottoir et le fléchage
Commentaire	Le projet sera réalisé à l'été 2006

5.7 Arrondissement Villeray – Saint-Michel – Parc-Extension

Mesures d'apaisement de la circulation mises en place

Description de l'intervention

Description du lieu	Intersection de la rue Jarry et de la rue Querbes
Portée de l'intervention (intersection, rue ou quartier)	Intersection
Année(s) d'intervention	2005
Objectifs poursuivis	• accroître la sécurité des piétons • accroître la sécurité des automobilistes
Origine de la demande	Arrondissement
Mesures appliquées	• prolongement de trottoir à l'intersection • recul de la ligne d'arrêt pour faciliter les mouvements des véhicules et accroître la visibilité
Coût du projet	Les sommes requises pour réaliser ces aménagements sont incluses dans les coûts totaux de réfection du viaduc
Commentaire	Cette intervention a été effectuée lors des travaux de réfection du viaduc situé à l'est de l'intersection

Description de l'intervention

Description du lieu	Intersection de la rue Querbes et de la rue Ogilvy
Portée de l'intervention (intersection, rue ou quartier)	Intersection
Année(s) d'intervention	Vers 1997
Objectifs poursuivis	• accroître la sécurité des piétons • réduire la vitesse des véhicules à l'intersection
Origine de la demande	Citoyens
Mesures appliquées	• mise en place d'un passage piéton texturé
Coût du projet	non disponible
Commentaire	

Description de l'intervention

Description du lieu	Boulevard Saint-Laurent, aux intersections de Jarry et de Liège
Portée de l'intervention (intersection, rue ou quartier)	Intersection
Année(s) d'intervention	2006
Objectifs poursuivis	• accroître la sécurité des automobilistes • améliorer la fluidité de la circulation
Origine de la demande	Arrondissement
Mesures appliquées	• mise en place de baies de virage sur Saint-Laurent pour tourner à gauche sur Jarry et de Liège
Coût du projet	Non disponible
Commentaire	Ces mesures seront mises en place au cours de l'été 2006

Description de l'intervention

Description du lieu	Intersection de la rue Jean-Talon et de la rue Drolet
Portée de l'intervention (intersection, rue ou quartier)	Intersection
Année(s) d'intervention	2006
Objectifs poursuivis	• améliorer la sécurité des véhicules et des piétons
Origine de la demande	Citoyens
Mesures appliquées	• Réaligner la rue Drolet en enlevant le terre-plein forçant les automobilistes qui souhaitent continuer sur cette rue à bifurquer vers la droite
Coût du projet	Non disponible
Commentaire	Ce projet sera réalisé au cours de 2006

Description de l'intervention

Description du lieu	24 ^{ème} avenue, à l'intersection de la rue Everett
Portée de l'intervention (intersection, rue ou quartier)	Rue
Année(s) d'intervention	2004
Objectifs poursuivis	• accroître la sécurité aux intersections • réduire la circulation de transit sur les rues résidentielles à proximité du centre commercial
Origine de la demande	Citoyens
Mesures appliquées	• Agrandissement de la signalisation d'arrêt et marquage des lignes d'arrêt aux intersections
Coût du projet	Coût faible (signalisation et marquage)
Commentaire	Il a également été question, en 2004, de mettre en place des sens uniques pour diriger la circulation de transit vers le boulevard Pie-IX, mais ce projet est sur la glace. L'arrondissement n'a pas reçu d'autres plaintes depuis la mise en place des mesures mentionnées ci-dessus.

Description de l'intervention

Description du lieu	Intersection de la rue Querbes et de la rue Saint-Roch
Portée de l'intervention (intersection, rue ou quartier)	Intersection
Année(s) d'intervention	2006
Objectifs poursuivis	• accroître la sécurité des piétons
Origine de la demande	Citoyens
Mesures appliquées	• marquage de passages pour piétons et lignes d'arrêt à l'intersection
Coût du projet	Coût très faible
Commentaire	À réaliser au cours de l'été 2006

6. Conclusion

Suite à la réalisation de ce répertoire, quelques constats peuvent être tirés :

- 1- D'abord, bien que quelques beaux projets aient été élaborés, de façon générale les mesures d'apaisement de la circulation mises en place le sont de façon **ponctuelle**, pour répondre à des demandes de citoyens, sans véritable planification au niveau d'un quartier;
- 2- De plus, bien que chaque arrondissement rencontré ait mis en place sur son territoire des mesures d'apaisement de la circulation, le nombre et le type de mesures demeurent tout de même plutôt **limités**;
- 3- Pourtant, les citoyens cherchent des solutions aux impacts négatifs de l'usage grandissant de l'automobile en ville, **les élus reconnaissent de plus en plus les problèmes** qui y sont associés et l'apaisement de la circulation est proposé comme solution dans certains documents de planification tels que le plan d'urbanisme et la section « Portrait et diagnostic » du Plan de transport de Montréal;
- 4- Si cela ne suffit pas à accroître le nombre de mesures d'apaisement de la circulation mises en place, c'est qu'il existe certains obstacles, dont **la nécessité d'un changement de paradigme** quant à la fonction des rues – source de fluidité pour les véhicules à milieu de vie partagé par un ensemble d'usagers, les charges financières associées à la mise en place de certaines mesures et l'absence d'une vision et d'un plan permettant d'atteindre des objectifs clairs;
- 5- Ceci dit, de **belles opportunités** s'offrent pour la ville de Montréal au cours des prochaines années, avec notamment l'adoption du Plan de transport de Montréal et l'engagement du maire de Montréal de consacrer 500 millions de dollars à la réfection des chaussées. Il est en effet possible de profiter des programmes en cours afin d'améliorer certaines situations et d'intégrer le concept d'apaisement de la circulation dans toutes les opérations de réfections des rues. De plus, les futurs plans triennaux d'immobilisation (PTI) constituent une autre belle opportunité de consacrer les sommes nécessaires afin de passer de la parole aux actes;
- 6- Par ailleurs, il pourrait être intéressant pour les arrondissements montréalais de se doter d'une forme de politique de **traitement des demandes des citoyens** en matière d'apaisement de la circulation. Cela permettrait non seulement d'accroître la transparence envers les citoyens au niveau des différentes étapes du cheminement de la demande ainsi qu'au niveau du processus entourant la prise de décision, mais également de rendre plus facile la planification et la coordination du travail à l'intérieur de l'arrondissement.

7. Références

Distribution géographique des blessés de la route sur l'île de Montréal (1999-2003). Cartographie pour les 27 arrondissements. Patrick Morency, Marie-Soleil Cloutier. Agence de la santé et des services sociaux de Montréal. Juin 2005.
<http://www.santepub-mtl.qc.ca/Publication/environ/blessesroute.html>

Enquête Origine-Destination 2003. La mobilité des personnes dans la région de Montréal. Cimtu. 2003.
http://www.cimtu.qc.ca/EnqOD/2003/Faits_saillants/EnqOD03_FS.pdf

Guide canadien d'aménagement de rues conviviales. Association des transports du Canada. 1998.

Plan de transport de Montréal – Portrait et diagnostic. Ville de Montréal, Service des infrastructures, transport et environnement. Juin 2005
http://ville.montreal.qc.ca/portal/page?_pageid=194,313438&_dad=portal&_schema=PORTAL