



PLAN D'APAISEMENT DE LA CIRCULATION PLAN TRIENNAL

2016-
2018



Rivière-des-Prairies
Pointe-aux-Trembles

Montréal



CONSEIL DE L'ARRONDISSEMENT



Suzanne Décarie
Conseillère de la ville
District de la Pointe-aux-Trembles
514 515-7224



Gille Déziel
Conseiller d'arrondissement
District de Pointe-aux-Trembles
514 868-4352



Richard Guay
Conseiller de la ville
District de la Pointe-aux-Prairies
514 868-4356



Manuel Guedes
Conseiller d'arrondissement
District de la Pointe-aux-Prairies
514 872-6041



Giovanni Rapanà
Conseiller de la ville
District de Rivière-des-Prairies
514 868-5558



Nathalie Pierre-Antoine
Conseillère d'arrondissement
District de Rivière-des-Prairies
514 868-4052

MOT DE LA MAIRESSE



Chantal Rouleau
514 868-4050

Mes collègues du conseil d'arrondissement et moi-même sommes heureux de vous présenter le premier plan d'apaisement de la circulation 2016-2018. Ce dernier est fondé sur la volonté d'améliorer la qualité de vie des citoyens et de rendre les quartiers plus sécuritaires et paisibles.

Par sa situation géographique, à l'extrême Est de Montréal, Rivière-des-Prairies–Pointe-aux-trembles sert de transit entre la Rive-Nord et le Montréal-Métropolitain. Traversé par de grands axes routiers, la rue Sherbrooke, la rue Notre-Dame, le boulevard Gouin ainsi que l'autoroute 40, l'arrondissement reçoit un haut débit de circulation. Ce sont près de 145 000 déplacements qui sont effectués, chaque jour, en provenance ou en direction de l'arrondissement. Près de trois personnes sur quatre se déplacent en automobile et moins du tiers utilise les transports en commun. Le travail est le premier motif des déplacements dans l'arrondissement.

Dans ce contexte, notre arrondissement consacre beaucoup d'énergie à développer une vision globale de l'aménagement; une vision qui compose avec nos enjeux en matière de transport. Les actions se caractérisent par des mesures, principalement physiques, visant à réduire les effets négatifs de l'usage de l'automobile, à améliorer les conditions de déplacements pour les déplacements à pied, à vélo et avec tout autre mode de transport et finalement à favoriser la convivialité entre les différents modes de transport.

Pour finir, je désire remercier le comité de circulation présidé par madame Suzanne Décarie, conseillère de la Ville, du district de Pointe-aux-Tremble pour son implication au sein de l'arrondissement Rivière-des-Prairies–Pointe-aux-trembles depuis 2005. Ce comité effectue un travail important en fournissant au conseil d'arrondissement des avis et des recommandations en matière de sécurité routière basés sur plusieurs enjeux en matière de déplacement.

La mairesse de l'arrondissement,

A handwritten signature in blue ink, which appears to read 'Chantal Rouleau'. The signature is fluid and cursive, written on a white background.

Table des matières

1.	Description et objectif du plan d'apaisement de la circulation	1
2.	L'apaisement de la circulation	1
3.	Mesures d'apaisement de la circulation mises en place dans l'arrondissement pour la période 2012-2014	1
	A) Mesures physiques	1
	A.1) Balises pour l'apaisement de la circulation.	1
	A.2) Dos d'âne allongé	2
	A.3) L'aménagement de saillies de trottoir	2
	B) Mesures de sensibilisation	3
	B.1) Les afficheurs de vitesse sur poteau	4
	B.2) Les afficheurs de vitesses mobiles	4
	B.3) Afficheur de vitesse sur remorque	5
	C) Signalisation et marquage	5
4.	Le traitement des requêtes pour apaiser la circulation dans l'arrondissement RDP-PAT	7
5.	Plan d'action de l'apaisement de la circulation pour l'année 2015	7
6.	Plan triennal de l'apaisement de la circulation (2016-2018)	8
7.	Références	11

1. Description et objectif du plan d'apaisement de la circulation

L'arrondissement de Rivière-des-Prairies – Pointe-aux-Trembles veut se doter d'un plan pour la mise en place des mesures d'apaisement de la circulation sur son territoire pour les trois prochaines années. Ce document vise à établir les orientations qui assureront la cohérence, l'équité et l'efficacité des mesures d'apaisement de la circulation mises en place sur les rues de l'arrondissement ainsi que l'établissement des priorités d'intervention.

2. L'apaisement de la circulation

« 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. »¹

1. Guide canadien d'aménagement de rues conviviales

L'apaisement de la circulation 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. Les objectifs principaux de l'apaisement de la circulation sont :

- Réduire la vitesse
- Dissuader la circulation de transit
- Minimiser les conflits entre les usagers de la rue
- Rendre un quartier plus convivial.

3. Mesures d'apaisement de la circulation mises en place dans l'arrondissement pour la période 2012-2014

Plusieurs des mesures d'apaisement de la circulation identifiées par le Guide canadien d'aménagement de rues conviviales et autres documents de référence ont été mises en place depuis 2012 dans l'arrondissement de Rivière-des-Prairies – Pointe-aux-Trembles. Parmi celles-ci on peut nommer :

A) Mesures physiques

A.1) Balises pour l'apaisement de la circulation.

La balise pour l'apaisement de la circulation est une mesure saisonnière généralement implantée au centre de la chaussée sur les rues à double sens de circulation. Étant un obstacle physique sur la rue, elle réduit l'espace disponible pour circuler et force les automobilistes à mieux diriger leur trajectoire, les incitant du même coup à modérer leur vitesse. Les balises sont également utilisées pour rappeler certaines obligations aux automobilistes, comme la limite de vitesse ou la priorité aux piétons à un passage piéton non protégé. Cette mesure d'apaisement est habituellement implantée sur les rues locales près des endroits où l'on retrouve une forte affluence piétonne, tels que les écoles et les parcs.

Des analyses de vitesses effectuées sur 5 rues locales de l'arrondissement ont permis de constater que cette mesure peut réduire les vitesses moyennes entre 4 et 14 km/h. L'efficacité des balises est déterminée principalement par la largeur de la chaussée, le taux d'occupation de stationnement sur rue ainsi que de l'espacement entre les balises. Cette mesure nécessite une largeur de chaussée d'au moins 11 mètres.



Figure 1. Balises pour l'apaisement de la circulation sur la 27^e Avenue.

A.2) Dos d'âne allongé

Un seul dos d'âne allongé a été installé sur le territoire de l'arrondissement durant la période comprise entre 2012 et 2014. Cette mesure d'apaisement de la circulation est à éviter car il présente plusieurs inconvénients pour la circulation des véhicules d'urgence (augmente le temps de réponse et endommage certains des équipements spécialisés). De plus, ils peuvent compliquer le déneigement et l'entretien de certaines rues. D'autre part, la zone d'influence des dos d'âne est en effet relativement restreinte car les conducteurs augmentent souvent leur vitesse après l'avoir passé. Des bruits dus à l'accélération et aux vibrations sont également un autre inconvénient de cette mesure pour l'apaisement de la circulation.



Figure 2. Dos d'âne allongé sur la 52^e Avenue.

A.3) L'aménagement de saillies de trottoir

La saillie de trottoir consiste à élargir le trottoir sur la chaussée. À l'intersection, des saillies de trottoir de part et d'autre de la chaussée créent un entonnoir aux multiples effets bénéfiques :

- réduction de la longueur du passage pour les piétons et des dimensions de la zone de croisement des véhicules et des vélos;
- amélioration de la visibilité réciproque des piétons, des cyclistes et des conducteurs grâce à la réduction de la zone de croisement et à l'augmentation du dégagement (stationnement éliminé aux abords de l'intersection);
- réduction de la vitesse des véhicules en virage;
- canalisation des véhicules dont la trajectoire est plus prévisible et qui ne peuvent plus être côte à côte à l'arrêt sans visibilité suffisante pour franchir l'intersection.

Une avancée de trottoir de 2,0 à 2,3 m de largeur occupe le même espace que les voitures en stationnement et assure la continuité du cheminement des cyclistes.



Figure 3. Saillie de trottoir sur l'avenue André-Ampère

B) Mesures de sensibilisation

Les afficheurs de vitesse représentent un outil efficace pour influencer favorablement le comportement des conducteurs et leur utilisation est de plus en plus répandue en zone urbaine. L'arrondissement dispose de 19 afficheurs de vitesse sur poteau, 4 afficheurs de vitesse mobiles et un afficheur de vitesse sur remorque. Ces outils ont deux fonctions, soit de sensibiliser les automobilistes à leur vitesse mais aussi de démontrer aux riverains la vitesse pratiquée versus la vitesse perçue.

B.1) Les afficheurs de vitesse sur poteau

Cette mesure consiste en un afficheur de vitesse de dimension semblable à celle d'un panneau de signalisation standard. Cet afficheur s'installe sur un poteau ou lampadaire existant et il fonctionne en toutes saisons à l'énergie solaire.



Figure 4. Afficheur de vitesse sur poteau.

B.2) Les afficheurs de vitesses mobiles

Il s'agit d'un afficheur de vitesse montée sur une structure d'acier robuste qu'on installe principalement sur les artères pour une période de 3 semaines durant la saison estivale (de mai à novembre). Cet afficheur de vitesse fonctionne sur batteries rechargeables avec une autonomie d'environ 3 semaines et peut être installé sur la chaussée (voie de stationnement), sur le terre-plein central ou à l'arrière du trottoir.



Figure 5. Afficheur de vitesse mobile.

B.3) Afficheur de vitesse sur remorque

Il s'agit d'un afficheur de vitesse incorporé à une remorque qu'on installe dans les rues locales pour une période de 3 semaines durant la saison estivale (de mai à novembre). Sa structure est résistante aux intempéries et au vandalisme. Il fonctionne sur batteries rechargeables (autonomie de 1 à 3 semaines). Cet équipement est généralement installé sur le côté droit de la chaussée (voie de stationnement).



Figure 6. Afficheur de vitesse mobile.

C) Signalisation et marquage

La signalisation et le marquage sont des mesures permanentes qui visent à accroître la sécurité de la route. Parmi celles implantées depuis 2012 on peut nommer :

- La mise à sens unique de la circulation (figure 7);
- Le marquage des lignes de rive, des lignes axiales, des lignes d'arrêt, des pictogrammes écoles, etc. (figure 8);
- Fermeture de voies de circulation et rétrécissement de la chaussée (figure 9).



Figure 7. Mise à sens unique de la circulation sur l'avenue André-Dumas



Figure 8. Marquage des lignes de rive sur la 60^e Avenue



Figure 9. Rétrécissement de la chaussée sur la 81^e Avenue (fermeture de la voie de droite)

4. Le traitement des requêtes pour apaiser la circulation dans l'arrondissement RDP-PAT

À chaque année, le Bureau accès Montréal (BAM) reçoit environ 100 requêtes de citoyens qui se plaignent des vitesses et des débits de circulation élevés sur leur rue. Nous avons réalisé que la vitesse et les débits perçus par les citoyens sont souvent très différents des vitesses et débits réels, d'où l'importance de bien évaluer les problématiques d'une rue avant d'intervenir. Pour ce faire, nous nous sommes procuré deux analyseurs de trafic (figure 10) nous permettant de mesurer la vitesse des véhicules ainsi que les volumes de circulation. Comme cet appareil n'affiche pas la vitesse des automobilistes, ceux-ci ne modifient pas leur comportement, ce qui permet de repérer la vitesse réelle pratiquée sur la rue.



Figure 10. Analyseur de vitesse

Depuis juillet 2012, nous avons utilisé ces appareils pour mesurer les vitesses et les débits sur 108 tronçons de rue. Les données sont récoltées pour chacune des rues pendant 1 semaine, 24 heures sur 24, et sont ensuite analysées en utilisant principalement le 85e centile (vitesse sous laquelle roulent 85 % des automobilistes).

Lorsque la combinaison de vitesses et de débits mesurées dépasse un seuil critique établi en fonction de la limite de vitesse et la classification fonctionnelle de la rue, la demande du citoyen est justifiée. L'équipe technique détermine, par la suite, la mesure d'apaisement appropriée ainsi que la priorité d'intervention.

5. Plan d'action de l'apaisement de la circulation pour l'année 2015

Après discussions avec les représentants du comité de circulation et les membres du conseil d'arrondissement, les mesures suivantes pour apaiser la circulation et sécuriser les abords de certaines écoles ont été retenues pour être implantées en 2015, soit :

- Construction de trottoirs et de saillies de trottoir à 10 intersections (sites choisis selon les recommandations du rapport de Vélo-Québec 2014) ;
- Achat de 4 à 6 afficheurs de vitesse sur poteau ;
- Achat et installation d'environ 40 balises pour l'apaisement de la circulation ;
- Bonification du marquage et de la signalisation aux abords des écoles et parcs et autres axes importants.

Les mesures décrites ci-dessus ont été approuvées par le Conseil d'arrondissement à sa séance du 10 mars 2015 conformément au Règlement sur la constitution, la composition et le fonctionnement du comité de circulation.

6. Plan triennal de l'apaisement de la circulation (2016-2018)

Dans une perspective plus large, l'arrondissement souhaite se doter d'un **Plan Local de Déplacement (PLD)** au courant des 3 prochaines années afin de mieux identifier les stratégies et les opportunités en matière de déplacement des automobilistes, cyclistes et piétons. Cette vision qui tiendra compte des particularités de notre arrondissement servira de trame de fond pour les actions subséquentes en matière de déplacements dont notamment celles reliées à l'apaisement de la circulation. Ces initiatives d'apaisement seront donc mieux ciblées et plus cohérentes en fonction de la vision globale des déplacements que l'on aura défini.

D'ici l'établissement du PLD et afin de poursuivre son objectif de rendre les rues de son territoire plus conviviales et sécuritaires, l'arrondissement prévoit, pour la période 2016-2018, plusieurs mesures pour contrôler les débits et les vitesses. Le tableau 1 résume en détail l'ensemble de mesures projetées pour la période comprise entre 2016 et 2018.

De plus, des analyses «avant/après» sont prévues à certains endroits stratégiques afin de mesurer l'efficacité des mesures d'apaisement implantées. La compilation et le traitement systématique des données de circulation colligées lors des analyses ponctuelles sont également prévus. Ces actions permettront de développer une utilisation plus efficace des mesures d'apaisement de la circulation.

6.1 Continuité des mesures d'apaisement implantées depuis 2012.

Puisque les mesures suivantes ont prouvé être efficaces pour apaiser la circulation ou sécuriser les déplacements des usagers de la route les plus vulnérables, leur utilisation sera maintenue pour les trois prochaines années.

- Balises pour l'apaisement de la circulation ;
- Afficheurs de vitesse sur poteau ;
- Afficheurs de vitesse mobile ;
- Afficheurs de vitesse sur remorque ;
- Saillie de trottoir ;
- Élargissement / ajout de trottoir ;
- Bonification du marquage et de la signalisation (lignes d'arrêt, passages pour personnes, lignes axiales, flèches de direction de voies) ;
- Mises à sens unique de la circulation ;
- Interventions policières

6.2 Autres mesures visant la sécurisation des déplacements

Les mesures suivantes pourraient être également implantées au courant des trois prochaines années si une analyse démontre que celles-ci seraient efficaces pour palier certaines problématiques particulières.

- Autres marques sur la chaussée

Le marquage de lignes de rive, de bordures aux intersections et de hachurage au centre de la chaussée, afin de créer un terre-plein «virtuel», pourrait être implanté au cours des trois prochaines années si une analyse démontre que ces interventions seraient efficaces pour palier certaines problématiques particulières.

- Afficheurs de vitesse fixes

Des afficheurs de vitesse fixes pourraient être également installés afin de sensibiliser les conducteurs au respect des limites de vitesse sur les rues d'au moins 4 voies de circulation. En effet, en raison de leur taille imposante et de leur prix d'acquisition et d'installation élevé, cette mesure serait envisagée uniquement pour les artères et les rues achalandées où le mobilier existant ne permet pas l'implantation d'un afficheur de vitesse sur poteau.

- Dos d'âne allongé

Aucune implantation de dos d'âne n'est prévue pour la période 2016-2018 pour les raisons expliquées dans la section A-2 du présent document. Toutefois, des dos d'âne pourraient être implantés aux endroits où une problématique de vitesse a été décelée et l'utilisation d'autres mesures d'apaisement s'est avérée peu efficace pour réduire les vitesses pratiquées. Une analyse approfondie doit être effectuée afin de justifier l'implantation de cette mesure.

6.3 Implantation de rues piétonnes ou partagées

À Montréal, une quarantaine de rues font déjà l'objet d'une piétonnisation temporaire, saisonnière ou permanente. Influencées par plusieurs facteurs dont la localisation, le profil des utilisateurs et l'environnement bâti, les concepts d'aménagement des rues montréalaises qui ont été piétonnisées au cours des dernières années sont tous variés. Pour assurer la réussite de ce type d'aménagement, de nombreux intervenants (résidents, commerçants, fonctionnaires, élus, organismes communautaires et privés, etc.) sont souvent appelés à travailler ensemble pour trouver les concepts de rue les plus adaptées à un milieu particulier. Afin d'accélérer l'implantation de nouvelles rues piétonnes, la Direction des transports a mis en place un programme qui s'adresse aux dix-neuf arrondissements pour soutenir les initiatives de réaménagement, d'embellissement, de verdissement et d'animation du domaine public pour accroître la place accordée aux piétons sur nos rues. Un nombre limité de projets sont retenus et financés par cette Direction à chaque année.

L'arrondissement de Rivière-des-Prairies-Pointe-aux-Trembles, qui est très intéressé pour implanter des rues piétonnes et partagées sur son territoire, prévoit présenter un projet de piétonisation et de partage de rues à chaque édition de ce concours. Pour ce faire, une équipe multipartite regroupant des intervenants de plusieurs services de l'arrondissement seront appelés à travailler ensemble pour l'élaboration de ces concepts de réaménagement.

Au-delà de ce programme, la Direction du développement du territoire et études techniques de l'arrondissement de Rivière-des-Prairies-Pointe-aux-Trembles restera à l'affût des opportunités pour l'implantation de rues partagées ou piétonnes dans tout nouveau développement sur son territoire ainsi que lors des différentes interventions prévues dans le cadre des programmes d'entretien et de reconstruction d'infrastructures.

Tableau 1. Plan d'apaisement de la circulation (2016-2018)

Mesure	Description	Plan d'apaisement 2016-2018		
		2016	2017	2018
Analyseurs de trafic (collecte de données)	Collecte de données 60 sites analysés par année	Utilisation régulière (aucun achat prévu)		Remplacement de 2 analyseurs
Balises pour l'apaisement de la circulation	Balises au milieu de la chaussée et délinéateurs	Achat de 40 unités	Achat de 40 unités	Achat de 40 unités
Afficheurs de vitesse sur poteau	Afficheurs de vitesse solaires installés sur poteau	Achat de 5 unités	Achat de 5 unités	Achat de 5 unités
Afficheurs de vitesse mobiles	Afficheur de vitesse installé pour une durée de 3 semaines d'avril à novembre sur les artères et collectrices	Utilisation régulière (aucun achat prévu)		
Afficheur de vitesse sur remorque	Afficheur de vitesse installé pour une durée de 3 semaines d'avril à novembre sur les rues locales	Utilisation régulière (aucun achat prévu)		
Saillies de trottoir	Aménagements permanents pour accroître la sécurité aux intersections (sites établis selon le rapport de Vélo-Québec 2014)	21 saillies	10 saillies	5 saillies
Élargissement / ajout de trottoir	Construction de nouveaux tronçons de trottoir Mise aux normes de trottoirs existants	60 m ²	60 m ²	60 m ²
Bonification du marquage et de la signalisation	Bonification de la signalisation existante (pictogrammes école, ligne d'arrêt, ligne axiale, ligne de rive, marquage de bordures, hachurage au centre de la chaussée).	Priorisation établie en fonction des impacts positifs au niveau de la sécurité		
Mise à sens unique de la circulation	Mise à sens unique de la circulation. Les abords des écoles et des parcs seront traités en priorité.	2	2	2
Interventions policières	Sensibiliser les conducteurs à la limite de vitesse	Liste d'endroits particulièrement problématiques en matière de vitesse envoyée au PDQ		
Afficheurs de vitesse fixes	Afficheur de vitesse à installer sur les rues d'au moins 4 voies de circulation où le mobilier existant ne permet pas l'installation des afficheurs de vitesse sur poteau	Achat de 1 unité	Aucun achat prévu	Achat de 1 unité
Dos d'âne allongé	Dos d'âne allongé construit selon les spécifications de l'ATC. Mesure à éviter car elle comporte plusieurs inconvénients pour la circulation, l'entretien et le déneigement de la rue.	En cours d'analyse		
Feux de circulation	Installation de feux de circulation (analyse de justification conforme aux normes du Ministère des transports du Québec)	3	Selon le besoin	
Panneau «Arrêt»	Installation du panneau «Arrêt» sur toutes les approches d'une intersection (analyse de justification conforme aux normes du Ministère des transports du Québec)	3	3	3
Rues piétonnes ou partagées	Piétonnisation ou partage de rues existantes	En cours d'analyse		

7. Références

Guide canadien d'aménagement de rues conviviales

Mesures d'apaisement de la circulation en arrondissement – Ahuntsic-Cartierville

Plan de déplacement scolaire de l'arrondissement de Rivière-des-Prairies – Pointe-aux-Trembles
– Vélo-Québec

Programme d'implantation de rues piétonnes ou partagées – Direction des transports, Ville de Montréal.

SUIVEZ-NOUS SUR



facebook.com/rdp.pat
instagram.com/rdppat_mtl
ville.montreal.qc.ca/rdp-pat



Rivière-des-Prairies
Pointe-aux-Trembles

Montréal 