



# Plan local de déplacements de l'arrondissement de **Saint-Léonard**





# TABLE DES MATIÈRES

MOT DU CONSEIL D'ARRONDISSEMENT .....	5	3.3 Interventions – Sécurité des déplacements et qualité de vie (SDQV).....	16
MOT DU DIRECTEUR DE L'ARRONDISSEMENT.....	7	SDQV1 Amélioration de la sécurité aux intersections et	
1. INTRODUCTION .....	9	réaménagement des intersections générant un sentiment	
1.1 Mise en contexte .....	9	d'insécurité .....	17
1.2 Objectifs du Plan local de déplacements de Saint-Léonard .....	9	SDQV2 Sensibilisation au respect du Code de la sécurité routière auprès	
2. PLAN D'ACTION .....	11	des citoyens.....	21
2.1 Réflexion sur les actions .....	11	SDQV3 Amélioration de la sécurité des usagers des modes actifs	
2.2 Axes d'intervention du Plan local de déplacements .....	11	sur les grandes artères .....	23
2.3 Conformité du Plan local de déplacements avec les autres politiques..	12	SDQV4 Mise en place d'une stratégie particulière au niveau	
2.4 Présentation des fiches d'intervention.....	12	des établissements scolaires et des garderies .....	25
3. AXE 1 : SÉCURITÉ DES DÉPLACEMENTS ET QUALITÉ DE VIE.....	13	SDQV5 Promotion de la mobilité active	
3.1 Présentation des faits saillants du portrait et du diagnostic .....	13	auprès des parents et des enfants.....	27
3.1.1 Sécurité des déplacements.....	13	SDQV6 Mise en place de mesures de modération	
3.1.2 Sentiment de sécurité aux intersections .....	13	de la circulation dans les rues locales.....	29
3.1.3 Notions de modération de la circulation .....	14	SDQV7 Réaménagement de la rue Jean-Talon .....	31
3.2 Identification des enjeux en lien avec la sécurité des déplacements		SDQV8 Réduction des îlots de chaleur.....	33
et la qualité de vie.....	15	SDQV9 Sensibilisation des grands employeurs	
		à se doter de mesures encourageant la mobilité durable.....	35
		SDQV10 Information et sensibilisation sur les nouvelles interventions	
		mises en place dans le cadre du Plan local de déplacements .....	37
		SDQV11 Création de « quartiers verts » favorisant la mobilité durable.....	39

4. AXE 2 : TRANSPORTS COLLECTIFS ET ACTIFS.....	43	5. AXE 3 : RÉSEAU ROUTIER ET STATIONNEMENT .....	67
4.1 Présentation des faits saillants du portrait et du diagnostic .....	43	5.1 Présentation des faits saillants du portrait et du diagnostic .....	67
4.1.1 Réseau piétonnier.....	43	5.1.1 Hiérarchie .....	67
4.1.2 Réseau cyclable .....	44	5.1.2 Conditions de circulation routière .....	68
4.2 Enjeux liés aux transports actifs et collectifs .....	44	5.1.3 Stationnement .....	69
4.3 Interventions – transports collectifs et actifs (TCA) .....	46	5.1.4 Transport à vocation économique.....	69
TCA01 Amélioration de la sécurité et désenclavement pour favoriser les modes actifs .....	47	5.1.5 Livraisons .....	69
TCA02 Développement et bonification des aménagements piétons dans le respect des principes d’accessibilité universelle .....	49	5.2 Enjeux liés au transport routier et stationnement .....	70
TCA03 Développement et amélioration de la mobilité cyclable.....	53	5.3 Interventions – Réseau routier et stationnement (RRS).....	70
TCA04 Promotion des modes de transports actifs .....	57	RRS01 Fluidification des conditions de circulation sur les grands axes .....	71
TCA05 Poursuite du déploiement des mesures préférentielles pour bus (MPB) .....	59	RRS02 Élaboration d’une politique de stationnement cohérente et intégrée .....	73
TCA06 Amélioration de l’expérience en transport collectif .....	61	RRS03 Mise à jour de la réglementation en matière de camionnage en .. fonction des projets urbains et de transport.....	75
TCA07 Ajustement de l’offre en transport collectif .....	63		
TCA08 Développement des modes de transport alternatifs à l’auto solo .....	65	6. MISE EN OEUVRE, SUIVI ET RÉVISION DU PLAN LOCAL DE DÉPLACEMENTS .....	77
		6.1 Mise en oeuvre et indicateurs de suivi.....	77
		6.2 Suivi et révision du Plan local de déplacements .....	77

# MOT DU CONSEIL D'ARRONDISSEMENT

Mes collègues du conseil d'arrondissement, Lili-Anne Tremblay, Patricia R. Lattanzio, Mario Battista ainsi que Dominic Perri, et moi sommes très heureux de vous présenter le Plan local de déplacements de l'arrondissement de Saint-Léonard.

L'élaboration de ce plan nous a permis d'identifier et de planifier à long terme des stratégies cohérentes d'intervention pour l'amélioration de la sécurité, de l'aménagement urbain et des déplacements des personnes et des marchandises sur le territoire de l'arrondissement.

Ces stratégies ont été inspirées des résidents, des travailleurs et des organismes communautaires du milieu qui ont partagé leurs idées dans le cadre de consultations menées par l'arrondissement. Ainsi, nous croyons que ce plan reflète bien leurs besoins et que son déploiement, dans les prochains mois et les prochaines années, aura des impacts positifs sur notre qualité de vie collective.

Nous tenons à remercier notre directeur d'arrondissement, Steve Beaudoin, ainsi que notre directrice de l'Aménagement urbain et des Services aux entreprises, Johanne Couture, et toute son équipe, pour leur travail dans ce dossier et pour leur engagement dans sa mise en œuvre.

Nous tenons à souligner aussi l'excellent travail effectué par le comité de pilotage, qui inclut des fonctionnaires municipaux ainsi que des représentants d'organismes publics, parapublics et communautaires. Les membres de ce comité ont joué un rôle important en soutenant tout le processus d'élaboration avec beaucoup de rigueur. Merci à tous pour cette précieuse collaboration!



**Michel Bissonnet**  
*Maire de l'arrondissement*



**Patricia R. Lattanzio**  
*Conseillère de la Ville  
Saint-Léonard-Est*



**Lili-Anne Tremblay**  
*Conseillère d'arrondissement  
Saint-Léonard-Est*



**Dominic Perri**  
*Conseiller de la Ville  
Saint-Léonard-Ouest*



**Mario Battista**  
*Conseiller d'arrondissement  
Saint-Léonard-Ouest*





**Steve Beaudoin**

*Directeur de l'arrondissement*

## MOT DU DIRECTEUR DE L'ARRONDISSEMENT

L'adoption de ce Plan local de déplacements est le fruit d'un long travail mené par l'arrondissement de Saint-Léonard et ses partenaires et je suis très fier de m'associer à son dévoilement. La sécurité des déplacements, les transports collectifs et actifs ainsi que les transports routiers et le stationnement sont des enjeux importants pour lesquels une planification à long terme et une prise en compte des besoins des différents usagers sont nécessaires sur le territoire de l'arrondissement.

Avec tout le travail de consultation et de recherche qui a été fait dans ce dossier, je suis confiant que nous avons devant nous un plan solide qui permettra de nous guider dans les décisions futures liées aux infrastructures et aux services en matière de déplacements.

La prochaine étape consiste en la mise en œuvre de ce plan. Nous nous y consacrerons avec le plus grand sérieux dans les prochains mois et dans les prochaines années. Certaines actions pourront facilement être mises en place, alors que d'autres exigeront plus d'effort et de temps. La Commission permanente de la sécurité publique et de la circulation de l'arrondissement est mandatée pour s'assurer du suivi.

L'élaboration d'un tel plan n'aurait pas pu être possible sans la précieuse collaboration de tous les acteurs qui y ont été impliqués. Je tiens tout d'abord à noter le travail exceptionnel de Johanne Couture, directrice de l'Aménagement urbain et des Services aux entreprises, ainsi que de toute son équipe qui ont piloté le dossier du début à la fin. Je désire également remercier tous les membres du comité de pilotage qui ont accepté de mettre leur expertise à contribution. Finalement, je souligne le travail de la firme CIMA+ qui nous a accompagné tout au long de ce processus.

Avec de telles personnes comme responsables du dossier et un aussi bon résultat, je crois que nous avons une feuille de route bien détaillée pour répondre aux besoins de Saint-Léonard en matière de déplacements.



# 1 > INTRODUCTION

## 1.1 Mise en contexte

Situé au centre nord de l'île de Montréal, l'arrondissement de Saint-Léonard est le 11<sup>e</sup> arrondissement le plus peuplé de la ville de Montréal<sup>1</sup>. Il abrite près de 76 000 habitants, soit 4,6 % de la population totale de la ville.

La population de Saint-Léonard est plus âgée que celle de la ville de Montréal. En effet, 19 % de la population de l'arrondissement est âgée de 65 ans ou plus comparativement à une proportion de 15 % à Montréal. À l'opposé, l'arrondissement de Saint-Léonard compte également une part élevée de jeunes. En effet, près de 17 % de la population de l'arrondissement est âgée de 14 ans et moins. À titre de comparaison, la moyenne pour Montréal est de 15 %.

L'arrondissement de Saint-Léonard s'étend sur une superficie de 13,5 km<sup>2</sup> et compte plus de 185 kilomètres de rues. Le positionnement géographique de l'arrondissement et l'armature du réseau routier font en sorte que le réseau routier artériel est très sollicité par le trafic de transit. En effet, l'arrondissement est segmenté par plusieurs axes routiers majeurs qui permettent de transiter facilement :

- › Axes est-ouest : l'autoroute Métropolitaine, les boulevards Couture et des Grandes-Prairies ainsi que les rues Jean-Talon et Jarry;
- › Axes nord-sud : les boulevards Langelier, Lacordaire et Viau.

Cette situation, combinée à la croissance soutenue de la population et de l'activité économique, a produit, au fil des ans, un phénomène grandissant de conflits entre les déplacements de transit et les déplacements locaux. Pour améliorer le transport et la qualité de vie de ses citoyens, l'arrondissement de Saint-Léonard s'est lancé dans l'élaboration de son plan local de déplacements.

Élaboré dans la continuité du Plan de transport de la Ville de Montréal, le Plan local de déplacements de l'arrondissement de Saint-Léonard doit répondre aux préoccupations des citoyens et des représentants du milieu en matière de transport.

## 1.2 Objectifs du Plan local de déplacements de Saint-Léonard

En mettant en place son Plan local de déplacements, l'arrondissement de Saint-Léonard souhaite :

- › Améliorer les conditions de déplacements des personnes et des marchandises;
- › Améliorer la qualité de vie des résidents;
- › Réduire l'impact des déplacements sur la santé publique et l'environnement;
- › Contribuer à la vitalité économique de l'arrondissement.

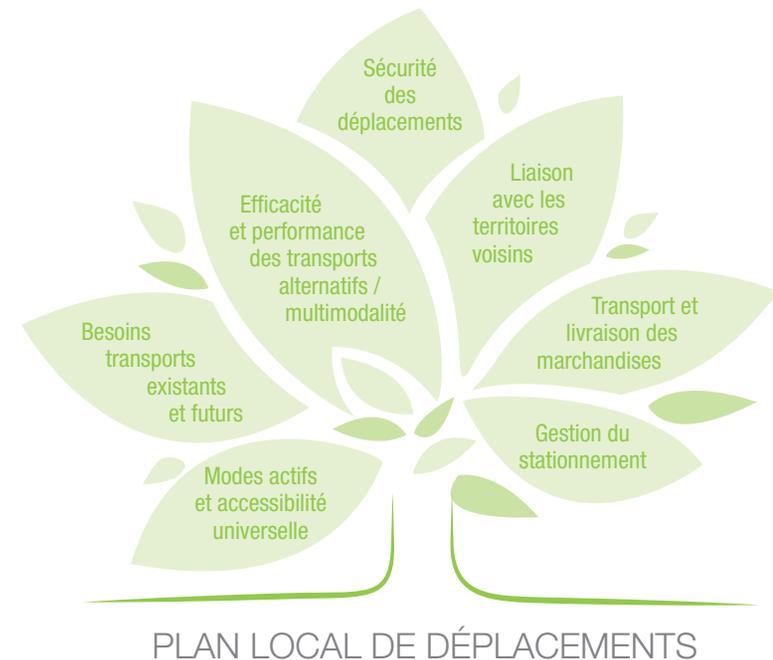
<sup>1</sup> Selon le recensement de 2011

Le Plan local de déplacements (PLD) de l'arrondissement de Saint-Léonard traite de la sécurité, des transports actifs et collectifs, mais aussi du réseau routier, du stationnement et du transport à vocation économique. Plus spécifiquement, il doit permettre l'amélioration des conditions de déplacements des personnes et des marchandises ainsi que des éléments directement liés, tels que le stationnement, l'aménagement urbain, la qualité de vie, etc. Le Plan porte sur les déplacements au sein du territoire, ce qui inclut les déplacements locaux et de transit. Complémentaire aux grandes interventions pilotées par le gouvernement du Québec, l'Agence métropolitaine de transport (AMT), la Société de transport de Montréal (STM) et la Ville de Montréal, le PLD vise notamment les objectifs suivants, également présentés à la figure 1-1 :

- › Évaluer les besoins actuels et futurs en termes de transport pour dégager les principaux éléments de portrait et de diagnostic;
- › Définir et proposer des solutions viables favorisant l'intégration et la multimodalité, conformes au contexte de planification élargi, notamment à l'égard du Plan de transport de la Ville de Montréal;
- › Doter l'arrondissement d'une approche et d'une politique d'ensemble répondant aux préoccupations des citoyens et des intervenants ainsi qu'aux enjeux de déplacements et de transport identifiés sur le territoire;
- › Proposer des mesures et des interventions efficaces, cohérentes entre elles et adaptées, permettant l'amélioration des conditions globales de déplacements et de transport en matière de transport collectif, de

- réseaux piétonnier et cyclable, de transport routier, de stationnement et de transport des marchandises;
- › Améliorer la qualité de vie des résidents, en relation avec les problèmes de partage et d'aménagement des espaces publics ainsi que de pollution;
- › Mettre en valeur les pôles d'intérêt de l'arrondissement (commercial, industriel, institutionnel et autres) en conformité avec le Plan d'urbanisme de l'arrondissement;
- › Favoriser un transfert modal des véhicules particuliers vers les modes alternatifs.

Figure 1-1: Objectifs du Plan local de déplacements de Saint-Léonard



Source : CIMA+

## 2 > PLAN D'ACTION

### 2.1 Réflexion sur les actions

Deux types d'interventions sont présentés dans le présent document :

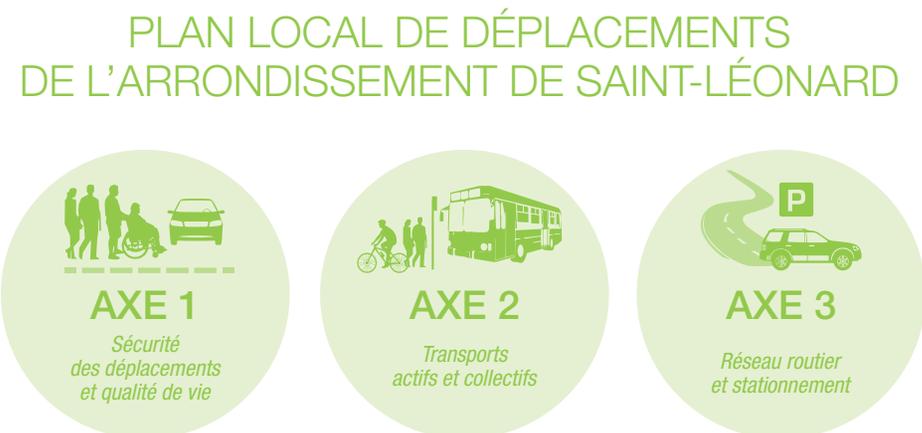
- › Les interventions planifiées dans les années à venir par l'arrondissement ou l'un de ses partenaires (AMT, Ville de Montréal, STM, Écoquartier, SPVM). Ces interventions sont inscrites dans le Plan local de déplacements afin d'appuyer la politique de transport de l'arrondissement.
- › Et les interventions issues de la démarche du Plan local de déplacements. Celles-ci découlent :
  - › Des constats et des pistes de solutions formulés par l'Écoquartier de Saint-Léonard suite à son diagnostic sur la situation des transports actifs à Saint-Léonard, étude réalisée en avril 2015;
  - › Des constats réalisés par les intervenants techniques;
  - › Des commentaires et propositions faits par les citoyens, les groupes communautaires, les institutions et les partenaires lors des différents exercices de consultation menés tout au long de la démarche du PLD.

L'ensemble des interventions fait l'objet d'une planification à court, moyen et long terme.

### 2.2 Axes d'intervention du Plan local de déplacements

L'arrondissement articule sa vision autour de trois axes d'intervention tels que présentés à la figure 1-2.

Figure 1-2 : Axes d'intervention du PLD



Source : CIMA+

## 2.3 Conformité du Plan local de déplacements avec les autres politiques

Outre le Plan de transport de la Ville de Montréal (2008), le PLD sera réalisé conformément aux autres plans et documents déjà adoptés ou en élaboration qui concernent le territoire de Saint-Léonard. Parmi ces documents, soulignons le Schéma d'aménagement et de développement de l'agglomération de Montréal, le Plan d'urbanisme et son chapitre sur l'arrondissement, le Plan de développement durable de la collectivité montréalaise, le Plan local de développement durable de Saint-Léonard, le Plan d'action «Saint-Léonard, Municipalité amie des aînés» (plan d'action MADA) ainsi que le Plan d'action local en accessibilité universelle de l'arrondissement de Saint-Léonard.

## 2.4 Présentation des fiches d'intervention

Ce chapitre énumère et explique les mesures d'intervention proposées dans le cadre du Plan local de déplacements de Saint-Léonard. Les fiches techniques présentent une série d'interventions selon les trois axes d'intervention présentés précédemment.

Le premier groupe de fiches correspond aux interventions en matière de sécurité des déplacements et de la qualité de vie (**SDQV 01** à **SDQV 13**), le deuxième présente les mesures liées aux transports collectifs et actifs (**TCA 01** à **TCA 09**) et le troisième présente les interventions portant sur le réseau routier et le stationnement (**RRS 01** à **RRS 03**).



## AXE 1



# SÉCURITÉ DES DÉPLACEMENTS ET QUALITÉ DE VIE

La sécurité des déplacements et la qualité de vie des citoyens constituent des enjeux prioritaires de la planification des transports à l'échelle locale et concernent l'ensemble des usagers.

La qualité de vie liée à la mobilité touche diverses considérations telles que la sécurité et la qualité de l'environnement urbain et des milieux de vie, le confort et la convivialité des déplacements dans le voisinage ou vers les services et équipements communautaires, de même que les effets des transports sur la santé (climat sonore, pollution atmosphérique, stress, sédentarité, etc.)

### 3.1 Présentation des faits saillants du portrait et du diagnostic

Cette section présente les faits saillants du portrait et du diagnostic reliés à la sécurité des déplacements et à la qualité de vie.

#### 3.1.1 Sécurité des déplacements

Une analyse des données de collisions recensées par la Société d'assurance automobile du Québec (SAAQ) entre 2010 et 2014 inclusivement (5 ans) a été réalisée à l'étape du portrait et du

diagnostic. Cette analyse a permis de faire ressortir que la majorité des collisions se produisent à des intersections qui se trouvent sur le réseau artériel de l'arrondissement.

Il a également été constaté qu'il existe une problématique de visibilité aux intersections. Des observations terrain ont confirmé que certains véhicules se stationnent à l'intérieur de la zone de 5 m où le stationnement est interdit aux abords des intersections, ce qui peut expliquer une partie des collisions avec les piétons.

#### 3.1.2 Sentiment de sécurité aux intersections

Un diagnostic réalisé par l'Écoquartier de Saint-Léonard a permis de mettre en évidence que certaines intersections des grandes artères de l'arrondissement posent problème pour la sécurité des usagers des transports actifs et créent un sentiment d'insécurité.

Les temps de traverse parfois insuffisamment longs accordés aux piétons et le non-respect de la priorité piétonne par les automobilistes peuvent être responsables de cet inconfort.

Un état des lieux des cinq principales intersections induisant le plus un sentiment d'insécurité chez les usagers a été réalisé par l'Écoquartier de Saint-Léonard :

- › Intersection Viau/Robert;
- › Intersection Viau/Jean-Talon;
- › Intersection Lacordaire/Jean-Talon;
- › Intersection Lacordaire/Jarry;
- › Intersection Lacordaire/des Grandes-Prairies.

### 3.1.3 Notions de modération de la circulation

Depuis la loi 42 modifiant le Code de la sécurité routière adoptée le 21 décembre 2007 par le gouvernement du Québec, les municipalités québécoises peuvent modifier les limites de vitesse des rues collectrices et locales à 40 km/h et réduire les limites de vitesse des rues aux abords des établissements scolaires et des parcs à 30 km/h. Saint-Léonard a modifié les vitesses affichées en ce sens.

Cependant, un simple panneau n'induit pas une diminution de la vitesse chez les automobilistes. Ainsi, lorsque la vitesse affichée n'est pas appropriée au milieu et aux caractéristiques de la route, celle-ci n'est pas respectée.

Sur l'ensemble du territoire de l'arrondissement, même pour les tronçons dont la limite de vitesse est de 30 km/h, la configuration actuelle de la rue invite rarement au respect de la limite. De manière générale, les rues locales de l'arrondissement sont larges et cela incite les conducteurs à rouler au-dessus des limites de vitesse permises. En plus de la largeur, l'aménagement des rues et leur

encadrement visuel ont un impact direct sur le comportement et la vitesse qui sont adoptés par les automobilistes.

Pour résoudre ces problèmes de sécurité, des mesures de modération de la vitesse doivent être aménagées afin que les limites de vitesse soient respectées.

À Saint-Léonard, les dispositifs de modération de la circulation sont limités à quelques axes résidentiels et à proximité des parcs. Par exemple, des saillies de trottoir ont été réalisées aux abords du parc Giuseppe-Garibaldi et de l'école Wilfrid-Bastien ainsi que sur la rue J.-B.-Martineau.

Photographie 3-1 : Saillie de trottoir



Rue Dumesnil – arrondissement de Saint-Léonard, source : Google, tiré de Vélo Québec

En parallèle à l'aménagement de mesures physiques de modération de la vitesse, plusieurs campagnes de sensibilisation sont menées depuis quelques années dans l'arrondissement, notamment par le SPVM. Ces campagnes ont pour objectif de sensibiliser les citoyens à un meilleur partage de la route.

## 3.2 Identification des enjeux en lien avec la sécurité des déplacements et la qualité de vie

Cinq enjeux ont été identifiés concernant la sécurité des déplacements et la qualité de vie.

### Enjeu 1 : l'amélioration de la sécurité au niveau des intersections

Il y a une problématique de visibilité et de sécurité au niveau des intersections. Des véhicules se stationnent à l'intérieur de la zone de 5 m aux abords des intersections, là où le stationnement est interdit, ce qui peut nuire à la sécurité des piétons et des cyclistes.

L'analyse des données de collisions de la SAAQ (2010-2014) a permis de faire ressortir les intersections ayant eu le plus grand nombre de collisions. Il s'agit de :

- › Boulevard Viau et rue Jarry;
- › Boulevard Lacordaire et rue Jarry;
- › Boulevard Lacordaire et rue Bélanger;
- › Boulevards Lacordaire et des Grandes-Prairies;
- › Boulevards Lacordaire et Robert;
- › Boulevards Viau et Robert.

### Enjeu 2 : l'amélioration de la sécurité des modes actifs sur les artères

Les principales artères de l'arrondissement apparaissent comme peu conviviales et peu sécuritaires pour les piétons et les cyclistes. La traversée de ces artères pour les piétons apparaît comme difficile compte tenu de l'importance de la circulation et des vitesses parfois élevées.

### Enjeu 3 : la mobilité des jeunes et la sécurité routière

Saint-Léonard compte une part importante d'enfants dans sa population. La sécurité des jeunes apparaît donc comme un enjeu important pour l'arrondissement.

En effet, les enfants sont considérés comme des usagers de la route vulnérables puisqu'ils sont de petite taille et qu'ils se déplacent plus lentement. C'est pourquoi des efforts doivent être faits afin de protéger ces usagers. De bonnes pratiques de mobilité durable peuvent être enseignées aux enfants et inscrites par la suite dans leur mode de vie afin qu'ils développent de saines habitudes.

Malgré la réalisation, depuis plusieurs années, de surveillance policière et de campagnes de sensibilisation, plusieurs problématiques de sécurité sont toujours identifiées aux abords des établissements scolaires. Les parents conduisant leurs enfants ne respectent pas toujours le Code de la sécurité routière (stationnement en double file, etc.)

## **Enjeu 4 : la modération de la vitesse dans les rues locales**

Des problèmes de vitesse ont été constatés sur certaines rues locales alors que les dispositifs de modération de la circulation sont limités à quelques axes résidentiels et à proximité des parcs. De plus, les rues locales larges peuvent créer un sentiment d'insécurité chez les piétons.

## **Enjeu 5 : l'amélioration de l'éclairage de certains lieux publics**

Les analyses réalisées par l'Écoquartier de Saint-Léonard dans le cadre du diagnostic sur la situation des transports actifs à Saint-Léonard ont fait ressortir un manque d'éclairage au niveau des parcs. Ceci peut induire un sentiment d'insécurité pour les piétons et les cyclistes qui traversent les parcs lorsque la nuit est tombée.

## **3.3 Interventions – Sécurité des déplacements et qualité de vie (SDQV)**

Le transport peut générer des nuisances qui touchent directement la santé et la qualité de vie des citoyens.

Il s'agit ici de faire évoluer les mentalités des résidents et de réduire la dépendance à l'automobile. En effet, la qualité de vie des résidents de Saint-Léonard passe par une amélioration de la sécurité routière et par un meilleur partage de l'espace entre les usagers.

Afin de répondre aux enjeux soulevés, les interventions suivantes sont proposées. Elles sont détaillées dans les fiches des prochaines pages.

- › **SDQV01** Amélioration de la sécurité aux intersections et réaménagement des intersections générant un sentiment d'insécurité;
- › **SDQV02** Sensibilisation au respect du Code de la sécurité routière auprès des citoyens;
- › **SDQV03** Amélioration de la sécurité des usagers des modes actifs sur les grandes artères;
- › **SDQV04** Mise en place d'une stratégie particulière au niveau des établissements scolaires et des garderies;
- › **SDQV05** Promotion de la mobilité active auprès des parents et des enfants;
- › **SDQV06** Mise en place de mesures de modération de la circulation dans les rues locales;
- › **SDQV07** Réaménagement de la rue Jean-Talon;
- › **SDQV08** Réduction des îlots de chaleur;
- › **SDQV09** Incitation chez les grands employeurs à se doter d'une politique encourageant la mobilité durable;
- › **SDQV10** Information et sensibilisation sur les nouvelles interventions mises en place dans le cadre du Plan local de déplacements;
- › **SDQV11** Création de « quartiers verts » favorisant la mobilité durable.



**SDQV01** >

## AMÉLIORATION DE LA SÉCURITÉ AUX INTERSECTIONS ET RÉAMÉNAGEMENT DES INTERSECTIONS GÉNÉRANT UN SENTIMENT D'INSÉCURITÉ

### ! Enjeux

- > Problématiques de sécurité au niveau des intersections;
- > Temps de traverse insuffisant, en particulier pour les aînés;
- > Îlots de virage à droite compromettant la sécurité des piétons;
- > Peu d'aménagements en faveur de la sécurité des piétons.

### ✓ Objectifs

- > Améliorer la sécurité routière, en particulier celle des piétons;
- > Affirmer de manière plus efficace la place des piétons.

### 📍 Lieu d'implantation recommandé

- > Intersections sur les artères (voir contexte ci-dessous).



### > Contexte

Certaines intersections munies de feux de signalisation sur le réseau artériel apparaissent comme difficiles à traverser pour les piétons et génèrent un sentiment d'insécurité. Ces difficultés peuvent être causées par la configuration de l'intersection, la distance à traverser trop grande considérant le temps de traverse alloué, la difficulté d'évaluer le temps disponible pour traverser, les mouvements de véhicules en conflit avec les piétons, l'absence ou l'aménagement insuffisant d'un îlot, etc.

L'analyse des données de collisions de la SAAQ (2010-2014) a permis de faire ressortir les intersections ayant eu le plus grand nombre de collisions. Il s'agit de :

- > Boulevard Viau et rue Jarry;
- > Boulevard Lacordaire et rue Jarry;
- > Boulevard Lacordaire et rue Bélanger;
- > Boulevards Lacordaire et des Grandes-Prairies;
- > Boulevards Lacordaire et Robert;
- > Boulevards Viau et Robert.

Ces intersections doivent être traitées en priorité afin de renforcer la sécurité des déplacements dans l'arrondissement.

Intersection Jarry/Lacordaire, crédit photo : CIMA+

## Maîtres d'ouvrages

- › Ville de Montréal (pour le réseau artériel)
- › Ministère des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports du Québec (MTMDET)

## Partenaire

- › Arrondissement de Saint-Léonard

## Indicateurs de suivi

- › Nombre de collisions impliquant un piéton
- › Nombre d'intersections sécurisées

## Actions liées

- › **SDQV02**  
Sensibilisation au respect du Code de la sécurité routière auprès des citoyens
- › **SDQV03**  
Amélioration de la sécurité des usagers des modes actifs sur les grandes artères
- › **SDQV04**  
Mise en place d'une stratégie particulière au niveau des établissements scolaires et des garderies

## Interventions à mettre en place

Les mesures à mettre en oeuvre sont relatives au dégagement des champs de visibilité, à l'installation de feux piétons, à la modification du phasage et du minutage des feux, au réaménagement géométrique, à la bonification de l'éclairage, au renforcement et à la modification du marquage des passages piétonniers et à la réduction des largeurs de traversée des chaussées. Les améliorations requises sont à considérer au cas par cas en fonction des problématiques de sécurité de chaque intersection.

### 1) Révision de la géométrie et/ou élimination des îlots de virage à droite à la suite d'une analyse fonctionnelle

- › La révision de la géométrie des intersections comportant un îlot de virage à droite ne peut être effectuée sans la réalisation au préalable d'études de fonctionnalité afin d'évaluer les répercussions sur les conditions de la circulation et la sécurité des usagers.

### 2) Renforcement du marquage des traverses piétonnes, afin d'affirmer de manière plus efficace la présence des piétons

- › Le passage pour piétons doit être clairement défini par un marquage contrastant. Différents marquages peuvent être utilisés : lignes parallèles, blocs blancs ou jaunes, motifs, etc. Le marquage composé de blocs blancs ou jaunes est privilégié pour les axes importants de circulation (se fier aux normes du MTMDET pour la couleur jaune ou blanc, selon la situation);
- › Pour les traverses moins fréquentées, le marquage de la ligne d'arrêt des voies de circulation et des lignes parallèles de la traverse piétonne peut suffire.

### 3) Révision du temps de traverse accordé aux piétons (en lien avec la mise aux normes des feux)

La mise aux normes des feux sur le réseau artériel, déjà amorcée par la Ville de Montréal, permettra d'améliorer la sécurité des traverses piétonnes. Les interventions sont les suivantes :

- › L'installation de feux à décompte pour piétons et d'un intervalle de protection pour les piétons selon la norme préparée par la Direction des transports;
- › L'introduction des phases de traverses piétonnières exclusives dans le cycle des feux de circulation (si les études techniques d'ingénierie le recommandent);
- › L'ajustement du temps de traverse pour piétons des feux à décompte numérique aux endroits où la proportion de personnes âgées ou à mobilité réduite est élevée et si les analyses effectuées le justifient;
- › L'implantation des feux sonores pour les personnes malvoyantes. Ces signaux sonores permettent aux personnes ayant une déficience visuelle de garder un repère auditif afin de maintenir leur ligne de déplacement.

### 4) Mise en place de saillies de trottoir

Les saillies de trottoir au coin de rue favorisent la visibilité des piétons et réduisent la largeur de la traversée.

## 5) Mise en place de refuges pour piétons

La traversée en deux temps est une mesure qui peut apparaître comme pertinente pour la sécurisation des traverses piétonnes aux intersections d'axes importants de circulation. Bien que cette option ne soit pas privilégiée par la Ville de Montréal, qui préfère accorder le temps de traverse nécessaire pour effectuer la traversée d'un seul coup, l'aménagement de refuges à mi-traverse peut améliorer le sentiment de sécurité de certains usagers vulnérables en offrant une option sécuritaire en cas de besoin. Des analyses devront être réalisées afin de déterminer les endroits visés par cette mesure.



## Mise en garde

### Îlots de virage à droite

- › À noter que les retraits d'îlots de virage à droite devront être réalisés en collaboration avec la Ville de Montréal, responsable du réseau artériel. Le MTMDET devra aussi être impliqué pour les abords de l'autoroute métropolitaine.

#### Références :

- *Charte des piétons, Plan de transport de Montréal, 2006*
- *Normes de la Ville de Montréal - mise aux normes des feux*
- « Tome V – Signalisation routière », Québec : Les publications du Québec, ministère des Transports, 2012



PACINI

A LOUER

PETRO-CANADA  
133.4  
Diesel  
Super Boxx



## SDQV02 > SENSIBILISATION AU RESPECT DU CODE DE LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE AUPRÈS DES CITOYENS

### ! Enjeu

- > Certains usagers de la route, que ce soit les automobilistes, les cyclistes ou les piétons, ne respectent pas le Code de la sécurité routière.

### ✓ Objectif

- > Sensibiliser les usagers de la route aux bons comportements à adopter pour un partage harmonieux de la route et pour la protection des usagers les plus vulnérables.

### 📍 Lieu d'implantation recommandé

- > Sur l'ensemble du territoire de l'arrondissement de Saint-Léonard et, plus particulièrement, au niveau des établissements scolaires et des parcs.

### > Contexte

La sécurité des piétons est un enjeu majeur pour l'arrondissement de Saint-Léonard. Chaque année, le Service de Police de la Ville de Montréal (SPVM) mène plusieurs campagnes sur le territoire de l'arrondissement pour sensibiliser les usagers de la route aux bons comportements à adopter :

- > À chaque rentrée scolaire, les policiers participent aux rencontres des parents d'élèves et sensibilisent ceux-ci à l'importance de respecter le Code de la sécurité routière dans les zones scolaires;
- > Quotidiennement, les policiers effectuent de la surveillance autour des écoles de l'arrondissement (rotation journalière);
- > Campagne 100 % vigilant.

De plus, il existe actuellement une problématique de visibilité aux intersections de l'arrondissement causée par le non-respect de l'interdiction de se stationner à moins de 5 m d'une intersection. Cette problématique est un enjeu pour la sécurité des déplacements des piétons, notamment des piétons vulnérables dont les enfants. Une meilleure application de ce règlement permettrait d'améliorer la sécurité. Le respect de cette réglementation peut être effectué par la mise en place de campagnes d'information et de sensibilisation, mais également par un meilleur contrôle policier. Cette problématique a été soulevée par de nombreux intervenants, notamment dans les différentes études réalisées (Écoquartier de Saint-Léonard, Mobiligo) ainsi que lors des activités de consultation publique. Dans cette perspective de sécurisation des intersections, la Ville de Montréal, dans sa nouvelle politique de stationnement qui est en cours d'adoption, souhaite éliminer les places de stationnement aux intersections afin de respecter les prescriptions du Code de la sécurité routière.



## Maître d'ouvrages

- › Arrondissement de Saint-Léonard

## Partenaire

- › SPVM

## Indicateurs de suivi

- › Nombre de campagnes de sensibilisation mises en oeuvre
- › Nombre d'infractions
- › Diminution du nombre de collisions avec piéton au niveau des intersections

## Actions liées

### › SDQV01

Amélioration de la sécurité aux intersections non sécuritaires et réaménagement des intersections générant un sentiment d'insécurité

### › SDQV03

Amélioration de la sécurité des usagers modes actifs sur les grandes artères

### › SDQV04

Mise en place d'une stratégie particulière au niveau des établissements scolaires et des garderies

### › SDQV05

Promotion de la mobilité active auprès des parents et des enfants

## Interventions à mettre en place

### 1) Sensibilisation au respect du Code de la sécurité routière des différents usagers

Les contrôles policiers et les campagnes de sensibilisation porteront pour l'ensemble des usagers :

- › Piétons
  - Incitation à traverser aux intersections et aux passages piétonniers;
  - Respect de la signalisation, des feux de circulation et des feux pour les piétons.
- › Cyclistes
  - Respect du Code de la sécurité routière;
  - Interdiction de circuler sur les trottoirs;
  - Respect des passages piétonniers et des feux rouges.
- › Automobilistes
  - Respect des limites de vitesse, notamment à la limitation à 30 km/h aux abords des écoles et des parcs;
  - Respect de la priorité aux piétons aux passages piétonniers;
  - Respect de la réglementation de stationnement (dégagement de 5 m aux intersections et respect des heures);
  - Respect des voies réservées;
  - Sensibilisation des citoyens à ne pas transiter par les ruelles (réserver les ruelles aux résidents).
- › Camions de livraison (campagne menée de manière périodique)
  - Respect de la réglementation de stationnement (aire de livraison et respect des heures);
  - Interdiction du stationnement en double.

### 2) Respect du dégagement d'un rayon de 5 m exigé par le Code de la sécurité routière (CSR)

L'amélioration de la visibilité au niveau de l'intersection se fait en assurant un dégagement suffisant aux abords des intersections (dégagement sur tous les coins de l'intersection). Ce dégagement peut s'effectuer par l'ajout d'un marquage sur le trottoir à certains endroits afin d'identifier clairement la zone d'interdiction de stationnement de 5 m.

Le SPVM réalisera en parallèle des campagnes de sensibilisation auprès des automobilistes sur la réglementation en vigueur. Un contrôle policier pourra être mis en place en cas de plaintes répétées par des citoyens.

## Mise en garde

- › Le contrôle policier est, bien sûr, une mesure efficace de contrôle de la vitesse, mais reste impossible à implanter en permanence sur tous les axes souhaités. D'autres mesures physiques peuvent quant à elles être mises en place de manière permanente. Ces deux interventions sont complémentaires;
- › S'assurer que l'aménagement paysager et le mobilier ne nuisent pas à la visibilité (mesurer les distances de visibilité avant d'implanter du mobilier urbain, notamment en tenant compte des personnes de petite taille).

#### Références :

- Article 386 du Code de sécurité routière (CSR) : « Sauf en cas de nécessité ou lorsqu'une autre disposition du présent code le permet, nul ne peut immobiliser un véhicule routier [...] dans une intersection, sur un passage pour piétons clairement identifié et sur un passage à niveau ni à moins de 5 mètres de ceux-ci; [...] »
- « Rapport et recommandations - examen public - La traversée de la rue : Comment accroître la sécurité et le confort des piétons ? », rapport déposé au conseil municipal le 23 septembre 2013 et au conseil d'agglomération le 26 septembre 2013, Commission permanente sur le transport et les travaux publics
- Politique de stationnement de la Ville de Montréal



## SDQV03 > AMÉLIORATION DE LA SÉCURITÉ DES USAGERS DES MODES ACTIFS SUR LES GRANDES ARTÈRES

### ! Enjeu

- > Les artères de l'arrondissement sont peu conviviales pour les usagers des modes de transport actif.

### ✓ Objectif

- > Améliorer la sécurité des usagers des modes actifs sur les grandes artères.

### 📍 Lieu d'implantation recommandé

- > Sur le réseau artériel de l'arrondissement de Saint-Léonard.

### > Contexte

Lorsque vient le temps de les traverser, les artères et certaines rues collectrices peuvent être considérées comme des limites physiques pour les usagers des transports actifs. Leur largeur et leur configuration, l'importance du débit véhiculaire, la vitesse pratiquée souvent supérieure aux limites permises et les distances entre les intersections, en font des composantes urbaines contraignantes.

Les intersections de ces grandes voies de circulation sont souvent des zones qui apparaissent comme non sécuritaires pour les piétons et les cyclistes. Pourtant, sur le territoire de Saint-Léonard, ces voies restent attractives pour les usagers des modes de transport actif considérant l'efficacité des déplacements qu'elles permettent.



## Maître d'ouvrages

- › Ville de Montréal

## Partenaire

- › SPVM

## Indicateurs de suivi

- › Diminution du nombre de plaintes
- › Diminution du nombre de collisions
- › Nombre de trottoirs élargis
- › Nombre d'afficheurs de vitesse installés

## Actions liées

- › **SDQV01**  
Amélioration de la sécurité aux intersections non sécuritaires et réaménagement des intersections générant un sentiment d'insécurité
- › **SDQV02**  
Sensibilisation au respect du Code de la sécurité routière auprès des citoyens
- › **TCA02** Développement et bonification des aménagements piétons dans le respect des principes d'accessibilité universelle

## Interventions à mettre en place

### 1) Améliorer la convivialité des déplacements piétons sur les artères

Différentes interventions peuvent être réalisées sur les artères afin d'améliorer la convivialité des déplacements piétons. Nous pouvons citer les interventions suivantes :

- › L'élargissement des trottoirs;
- › L'aménagement de saillies de trottoir aux intersections;
- › L'ajout de bancs le long du cheminement piétonnier. À noter que les bancs ne doivent pas être dans la zone de marche des piétons;
- › L'ajout de plantations d'arbres.

### 2) Installation d'afficheurs de vitesse sur les boulevards Viau, Langelier et Lacordaire

Mise en place de dispositifs électroniques afin de sensibiliser les conducteurs à leur vitesse tout en comparant cette dernière avec la limite de vitesse permise. Cette mesure incite les conducteurs à réduire leur vitesse. Les afficheurs de vitesse peuvent être installés de manière permanente ou temporaire.

Si les tronçons du réseau artériel se situent dans les limites d'un quartier vert formellement identifié, ces derniers entrent dans les critères afin d'obtenir une subvention auprès de la Ville de Montréal pour la réalisation de ce type d'intervention.

## Mise en garde

Les interventions d'amélioration de la convivialité des déplacements piétons ne sont pas nécessairement possibles partout sur le réseau artériel, puisque l'emprise nécessaire n'est pas toujours disponible.

Référence :

- « Quartiers verts - guide d'aménagement durable des rues de Montréal - Fascicule 1 », Direction des transports, Ville de Montréal, avril 2013, 194 pages ([http://ville.montreal.qc.ca/portal/page?\\_pageid=8957,99661611&\\_dad=portal&\\_schema=PORTAL](http://ville.montreal.qc.ca/portal/page?_pageid=8957,99661611&_dad=portal&_schema=PORTAL))



## SDQV04 > MISE EN PLACE D'UNE STRATÉGIE PARTICULIÈRE AU NIVEAU DES ÉTABLISSEMENTS SCOLAIRES ET DES GARDERIES

### ! Enjeu

- > Sécurité autour des établissements scolaires et des garderies de l'arrondissement.

### ✓ Objectifs

- > Créer des environnements sécuritaires afin de favoriser le transport actif pour l'ensemble des citoyens;
- > Promouvoir des comportements sécuritaires auprès des parents et des enfants lors de leurs déplacements « domicile-école-travail »;
- > Favoriser l'adoption de nouvelles habitudes de déplacement des enfants et de leurs parents pour le trajet « domicile-école-travail ».

### 📍 Lieux d'implantation recommandés

- > Nombreuses garderies;
- > Onze écoles primaires;
- > Trois écoles secondaires.

### > Contexte

L'arrondissement de Saint-Léonard compte de nombreuses garderies, onze écoles primaires et trois écoles secondaires.

Actuellement, une vingtaine de brigadiers scolaires sont répartis sur le territoire. Leur présence est concentrée pour la traversée des grands axes de circulation de l'arrondissement. L'arrondissement compte neuf corridors scolaires identifiés. Toutefois, il n'y a pas ou peu de signalisation et d'aménagements spécifiques aux abords des écoles qui permettraient aux enfants d'identifier clairement le circuit à emprunter et, surtout, aux automobilistes de modérer leur vitesse dans ces corridors. À noter que la limite de vitesse de l'ensemble des rues locales situées autour des écoles est de 30 km/h. Néanmoins, peu de mesures de modération ont été mises en place et certains automobilistes ne respectent pas les limites de vitesse. Au niveau des établissements scolaires, plusieurs problématiques de sécurité ont été identifiées :

- > Non-respect des limites de vitesse et du Code de la sécurité routière (par exemple, dépassement des autobus scolaires à l'arrêt);
- > Déficience de la signalisation et du marquage des traverses pour écoliers;
- > Mauvais comportement routier (stationnement en double file).

Les écoles primaires Victor-Lavigne et La Dauversière ont déjà fait l'objet d'études afin d'améliorer la sécurité des déplacements actifs des enfants pour se rendre à l'école (programme À pied, à vélo, ville active! de Vélo Québec). En 2016, six nouvelles écoles bénéficieront du programme de Vélo Québec :

- > Alphonse-Pesant
- > Pierre-de-Coubertin
- > Gabrielle-Roy
- > Dante
- > Lambert-Closse
- > Wilfrid-Bastien



Crédit photo: Saint-Léonard

## Maîtres d'ouvrages

- › Vélo Québec
- › Arrondissement de Saint-Léonard

## Partenaires

- › SPVM
- › Commission scolaire de la Pointe-de-l'Île
- › Commission scolaire English-Montréal
- › Écoquartier de Saint-Léonard

## Indicateurs de suivi

- › Vitesse pratiquée versus celle affichée;
- › Nombre d'établissements scolaires/garderies complétés
- › Nombre d'élèves et de parents mobilisés
- › Nombre de mesures mises en place durant l'année scolaire
- › Nombre d'écoles touchées par des mesures d'apaisement

## Actions liées

- › **SDQV05**  
Promotion de la mobilité active auprès des parents et des enfants
- › **SDQV06**  
Mise en place de mesures de modération de la circulation sur les rues locales

## Interventions à mettre en place

### 1) Mise en place d'une signature particulière au niveau des écoles et des garderies (existantes et à venir)

Ce programme est constitué de six étapes :

- › Étape 1 : Stratégie de priorisation des établissements. À cette étape, on détermine les établissements scolaires à retenir et on identifie les établissements à prioriser;
- › Étape 2 : Collecte des données. La collecte des données s'effectue via la transmission d'un questionnaire à la direction de l'établissement et par la réalisation d'une visite de terrain et de relevés terrain (débits, vitesse, visibilité, etc.);
- › Étape 3 : Établissement du portrait et du diagnostic. À cette étape, une analyse des problématiques est réalisée pour les trois volets suivants : volet stationnement, volet circulation et volet corridor scolaire;
- › Étape 4 : Identification des solutions. À cette étape, des solutions sont identifiées pour chacun des volets. Par la suite, un rapport d'analyse est rédigé pour chacune des écoles;
- › Étape 5 : Mise en place des mesures;
- › Étape 6 : Réalisation de nouveaux relevés terrain suite à l'installation des mesures recommandées et ajustements, si nécessaire.

### 2) Respect des 30 km/h au niveau des écoles et des parcs

- › Une révision de la signalisation des zones de 30 km/h s'impose afin de la rendre plus efficace et facile à repérer.

### 3) Participation aux programmes existants afin d'améliorer la sécurité des déplacements domicile-école des enfants

- › Le programme *À pied, à vélo, ville active!*, de Vélo Québec vise à promouvoir le transport actif auprès des élèves du primaire et du secondaire et à sécuriser l'environnement aux abords des écoles. Les étapes de ce programme sont :
  - La réalisation d'entrevues et de marches exploratoires afin de dresser un diagnostic des habitudes et conditions de déplacement des familles;
  - La réalisation d'une liste des obstacles aux déplacements à pied et à vélo;
  - La mise en place d'ateliers d'initiation aux enjeux et aux bienfaits du transport actif;
  - L'identification de mesures correctrices permettant de rendre le chemin de l'école sécuritaire et agréable;
  - La rédaction d'un rapport d'expertise recommandant l'emplacement de supports à vélo à l'école en fonction des besoins.
- › Un second outil disponible est l'« audit de potentiel piétonnier actif sécuritaire » (PPAS) réalisé par la Direction de santé publique de Montréal. Cet outil comparable au programme de Vélo Québec permet une cueillette de données qualitatives et quantitatives pour un quartier, un parcours ou un segment de rue préalablement identifié. Grâce aux données précises qu'il fournit, le PPAS permet aux acteurs municipaux et communautaires d'identifier les sites problématiques nécessitant des interventions pour améliorer le confort et la sécurité des piétons à court et à moyen termes.

#### Références :

- « Quartiers verts - guide d'aménagement durable des rues de Montréal - Fascicule 1 », Direction des transports, Ville de Montréal, avril 2013, 194 pages ([http://ville.montreal.qc.ca/portal/page?\\_pageid=8957,99661611&\\_dad=portal&\\_schema=PORTAL](http://ville.montreal.qc.ca/portal/page?_pageid=8957,99661611&_dad=portal&_schema=PORTAL))
- Vélo Québec, Programme *À pied, à vélo, ville active!*
- Directeur de santé publique de Montréal, *Audit de potentiel piétonnier actif sécuritaire*



## SDQV05 > PROMOTION DE LA MOBILITÉ ACTIVE AUPRÈS DES PARENTS ET DES ENFANTS

### ! Enjeu

- > Les élèves se rendent à l'école en voiture, malgré la courte distance à parcourir.

### ✓ Objectifs

- > Modifier les habitudes de déplacement des enfants et de leurs parents sur le trajet domicile- école-travail;
- > Créer des environnements sécuritaires afin de favoriser le transport actif pour l'ensemble des citoyens.

### 📍 Lieux d'implantation recommandé

- > Nombreuses garderies;
- > Onze écoles primaires;
- > Trois écoles secondaires.

### > Contexte

De bonnes pratiques de mobilité durable peuvent être enseignées aux enfants et inscrites par la suite dans leurs habitudes de mobilité. Selon Vélo Québec, en 2011 seulement 30 % des élèves se rendaient à l'école à pied ou à vélo. Les autres s'y rendent en autobus scolaire ou sont accompagnés en voiture par les parents.

Une étude réalisée par l'Organisation mondiale de la santé (OMS, 2002) fait ressortir que la sécurité constitue un facteur décisionnel majeur dans la pratique du transport actif. Le sentiment de sécurité représente un facteur clé dans le choix du mode de transport pour se rendre à l'école. Sur un trajet scolaire, la présence de brigadiers aux intersections très fréquentées par les voitures, une signalisation identifiant la zone scolaire et l'organisation de petits groupes d'enfants accompagnés sont d'autres façons d'améliorer la sécurité du trajet.



Crédit photo : arrondissement de Saint-Léonard

## Maître d'ouvrages

- › Arrondissement de Saint-Léonard

## Partenaires

- › SPVM
- › Vélo Québec
- › Commission scolaire de la Pointe-de-l'Île
- › Commission scolaire English-Montréal
- › Écoquartier de Saint-Léonard

## Indicateurs de suivi

- › Nombre de programmes/ interventions mis en place durant l'année scolaire
- › Nombre d'écoles concernées

## Actions liées

- › **SDQV02**  
Sensibilisation au respect du Code de la sécurité routière auprès des citoyens
- › **SDQV04**  
Mise en place d'une stratégie particulière au niveau des établissements scolaires et des garderies

## Interventions à mettre en place

### 1) Promouvoir et favoriser la marche pour les parcours maison-école et la mise en oeuvre de programmes de Trotibus ou Pédibus

Les autobus pédestres suivent un trajet prédéterminé avec des arrêts planifiés pour prendre des jeunes et les accompagner en marchant jusqu'à l'école. Les Trotibus (Société Canadienne du Cancer en partenariat avec Québec en forme) sont encadrés par des « conducteurs » bénévoles, placés à l'avant et à l'arrière du convoi, qui assurent la sécurité des enfants et soutiennent leur motivation. Actuellement, aucune école de Saint-Léonard ne participe à ce programme.

### 2) Poursuite des activités de sensibilisation auprès des parents avec les jeunes (SPVM)

Le SPVM poursuivra les différentes activités de sensibilisation en cours :

- › Opération annuelle de sensibilisation des parents : chaque rentrée scolaire, les policiers participent aux rencontres des parents d'élèves et sensibilisent ceux-ci à l'importance de respecter le Code de la sécurité routière dans les zones scolaires;
- › Opérations quotidiennes de répressions des automobilistes : Quotidiennement, les policiers effectuent de la surveillance autour de deux écoles de l'arrondissement;
- › Campagne 100 % vigilant : Le SPVM mène, chaque printemps, la campagne de sensibilisation au partage de la route et au respect du code de la sécurité routière « 100 % vigilant ».

### 3) Participation des écoles au programme *À pied, à vélo, ville active!* - volet sensibilisation

En participant au programme *À pied, à vélo, ville active!*, l'arrondissement de Saint-Léonard réitère son engagement envers le développement des transports actifs et sa volonté de poursuivre la sécurisation des trajets des écoliers.

Les activités *Mon école à pied, à vélo* ont pour but de conscientiser et mobiliser jeunes et parents aux bienfaits des déplacements actifs. Pour ce faire, l'équipe d'*À pied, à vélo, ville active!* dispose d'une panoplie d'outils de communication éprouvés et propose à l'école de nombreuses activités ludiques et pédagogiques pour les enfants.

De plus, l'Écoquartier de Saint-Léonard offre des ateliers de sensibilisation à l'utilisation des transports actifs dans les écoles.

### 4) Promouvoir et favoriser la marche pour les activités parascolaires, les camps de vacances et les événements spéciaux

Les parents des enfants inscrits dans les camps de jour et autres activités parascolaires gérés par l'arrondissement de Saint-Léonard se verront remettre des informations sur les bienfaits de la marche et du vélo.

#### Références :

- Vélo Québec, *Programme À pied, à vélo, ville active!*
- Société canadienne du cancer, *Trotibus, l'autobus qui marche*



## SDQV06 > MISE EN PLACE DE MESURES DE MODÉRATION DE LA CIRCULATION DANS LES RUES LOCALES

### ! Enjeu

- › Selon les analyses présentées dans le diagnostic, des vitesses élevées sont observées dans plusieurs rues locales de l'arrondissement.

### ✓ Objectifs

- › Améliorer la sécurité routière, particulièrement celle des piétons et des cyclistes;
- › Se doter d'une politique cohérente et adaptée de mesures de modération de la circulation;
- › Favoriser les mesures de modération de la circulation dans les rues locales ciblées où le risque de transit et de vitesse élevée est présent.

### 📍 Lieux d'implantation recommandés

- › Rues locales;
- › Rues identifiées par des relevés de vitesse.

### > Contexte

Un des enjeux de l'arrondissement de Saint-Léonard est l'amélioration de la sécurité routière sur son réseau routier. En effet, lorsque la vitesse affichée n'est pas appropriée au milieu et aux caractéristiques de la route, celle-ci n'est pas respectée par les conducteurs. Les caractéristiques géométriques de la route telles que la largeur de la chaussée pavée, le nombre de voies, le dégagement latéral, la qualité de la chaussée et la présence de stationnement auront des impacts sur la vitesse pratiquée. La définition d'une politique globale de modération de la circulation permet d'appliquer les principes de modération de la circulation dans le but d'offrir un environnement sécuritaire et paisible aux citoyens sur l'ensemble du territoire. Les mesures proposées par cette politique sont en lien direct avec les préoccupations des citoyens concernant la pratique de vitesses excessives, la sécurité pour tous les usagers des modes de transport ainsi que les problèmes de circulation de transit à l'intérieur des quartiers à vocation résidentielle. Ainsi, en ayant recours à la modération de la circulation dans l'aménagement des rues locales, l'arrondissement de Saint-Léonard impose aux usagers de la route un comportement à adopter.

Les principaux bénéfices de ces mesures sont la réduction de la vitesse ainsi que la diminution de la circulation de transit. Ces bénéfices ont un impact direct sur la sécurité et la qualité de vie des citoyens des secteurs concernés.

L'Institute of Transportation Engineers (ITE) définit la modération de la circulation de la façon suivante : « La modération de la circulation permet, grâce à la combinaison de mesures généralement physiques, de réduire les effets négatifs résultant de l'utilisation de véhicules à moteur, de modifier le comportement des conducteurs et d'améliorer la qualité de vie pour les autres usagers de la route ».



## Maître d'ouvrages

- › Arrondissement de Saint-Léonard

## Partenaires

- › SPVM
- › STM

## Indicateurs de suivi

- › Nombre de mesures de modération mises en place
- › Nombre de plaintes
- › Relevés de vitesse avant et après
- › Comptage véhiculaire

## Actions liées

- › **SDQV02** Sensibilisation au respect du Code de la sécurité routière auprès des citoyens
- › **SDQV03** Amélioration de la sécurité des usagers des modes actifs sur les grandes artères
- › **SDQV05** Promotion de la mobilité active auprès des parents et des enfants
- › **SDQV11** Création de « quartiers verts » favorisant la mobilité durable

## Mise en garde

Souvent, pour les usagers de la rue et les résidents du quartier, une mesure n'est valable que si elle est perçue comme efficace et qu'elle ne crée pas de situation indésirable. En effet, lorsqu'on plante des mesures d'apaisement de la circulation, il importe de s'assurer le plus possible que :

- › Le problème de transit et de vitesse n'est pas déplacé sur une autre rue locale et que les voies de circulation connexes ont la capacité d'absorber le report véhiculaire;
- › L'accessibilité des résidents est maintenue;
- › L'entretien ne doit pas être gêné (balayage, déneigement);

## Interventions à mettre en place

### 1) Mise en place d'une démarche d'évaluation systématique

L'arrondissement souhaite se doter d'un processus de gestion des demandes des citoyens relatives à la circulation. Ce processus permet de définir la pertinence ou non de la mise en place de mesures de modération de la circulation sur un axe en fonction des critères géométriques, des débits, des vitesses pratiquées ainsi que de la présence de générateurs d'activités fréquentés par des piétons. La démarche d'évaluation suivante présente les grandes étapes du processus décisionnel ainsi que les outils liés à chacune des étapes.

- › Étape 1 : Identification de la problématique de circulation;
- › Étape 2 : Évaluation de la zone problématique et de la nécessité d'intervention (confirmation de la problématique : débits véhiculaires, longueur du tronçon, vitesses mesurées);
- › Étape 3 : Étude de justification et de faisabilité;
- › Étape 4 : Implantation de la mesure de modération de la circulation;
- › Étape 5 : Contrôle et suivi.

Les mesures d'apaisement de la circulation devront être adaptées au milieu et au profil de la rue.

### 2) Mise en place de mesures d'apaisement de circulation

Il existe un panel complet de mesures de modération de la circulation. Les mesures de modération peuvent être classées en trois familles :

- › Les mesures de sensibilisation : Elles permettent de sensibiliser la population à une problématique de circulation;
- › Les mesures physiques temporaires : Elles permettent une implantation rapide et peu coûteuse par l'installation de bollards et par l'application de marquage sur la chaussée. Les mesures temporaires ont l'avantage d'être faciles à enlever dans le cas où elles n'auraient pas l'impact escompté. Par contre, ces mesures (plus particulièrement le marquage au sol) nécessitent un entretien préventif afin qu'elles maintiennent leur efficacité, surtout en hiver;
- › Les mesures physiques permanentes : Elles sont plus onéreuses à l'installation. Elles peuvent cependant faire partie d'une implantation globale dans le cadre du réaménagement complet d'un tronçon de rue ou d'un secteur en particulier.

- › Les services d'utilité publique (ordures, police) et les services de transport en commun pourront encore fonctionner efficacement;
- › Les services d'urgence ont toujours un accès dans toute la zone;
- › Les modes de transport non motorisés ne doivent pas être gênés par les mesures mises en place.

À noter également que la mise en place de certaines mesures d'apaisement de la circulation peut épiétrer sur le stationnement sur rue.

#### Références :

- Normes du MTMDET
- Règlements de circulation de l'arrondissement et de la Ville centre
- « Guide canadien d'aménagement des rues conviviales », Association des transports du Canada, Ottawa, 1998



## SDQV07 > RÉAMÉNAGEMENT DE LA RUE JEAN-TALON

### ! Enjeu

- > Manque d'attractivité de la rue Jean-Talon.

### ✓ Objectif

- > Rendre la rue Jean-Talon plus conviviale, sécuritaire et accessible.

### 📍 Lieu d'implantation recommandé

- > Rue Jean-Talon, entre Viau et Langelier.

### > Contexte

La rue Jean-Talon Est est un axe routier important et en même temps, une artère commerciale. Une majorité des clients proviennent du quartier. Elle représente, pour plus de 60 % des gens qui habitent à proximité de l'artère, la destination principale pour faire leurs achats dans des commerces de proximité. Selon les analyses de l'Écoquartier de Saint-Léonard, la rue Jean-Talon et ses abords semblent l'endroit idéal pour la mise en place d'aménagements favorisant un transfert modal des déplacements s'effectuant à l'intérieur même de l'arrondissement. Cependant, tel qu'on la connaît aujourd'hui, la rue Jean-Talon présente plusieurs caractéristiques qui affectent défavorablement l'expérience de l'usager. Tout d'abord, cette rue est utilisée comme voie de transit, son débit est constant et, pour certains tronçons, la vitesse des véhicules peut être assez élevée. Le respect, voire même la diminution de la vitesse prescrite, de même que l'aménagement de traverses piétonnes sécuritaires favoriseraient les déplacements piétons en participant du même coup à la dynamique économique.

De plus, on note un manque d'unité pour le tronçon de la rue Jean-Talon traversant l'arrondissement. Les stationnements en marge avant brisent la continuité des bâtiments et augmentent les distances de marche pour les clients piétons, tout en encourageant l'utilisation de l'automobile pour aller d'un commerce à l'autre. Cette organisation spatiale rend certains tronçons de la rue Jean-Talon moins attrayants pour les piétons. À noter également que les entrées charretières qui desservent ces stationnements nuisent au confort et à la sécurité des piétons.

À titre d'artère, la rue Jean-Talon est sous la responsabilité de la ville centre. La Direction des transports prévoit actuellement son réaménagement. Une démarche de planification participative a été mise en place à l'hiver 2016 par la ville centre et la firme Convercité, en collaboration avec l'arrondissement, afin d'établir des scénarios d'aménagement préliminaires. Ces scénarios seront analysés au cours de 2016, en vue du choix d'un scénario d'aménagement final.



Rue Jean-Talon, crédit photo : arrondissement de Saint-Léonard

## Maître d'ouvrages

- › Ville de Montréal

## Partenaires

- › Arrondissement de Saint-Léonard
- › SDC et ses commerçants
- › STM

## Indicateurs de suivi

- › Tenue de séances de consultation
- › Lancement de l'appel d'offres

## Actions liées

- › **SDQV03** Amélioration de la sécurité des usagers des modes actifs sur les grandes artères
- › **SDQV11** Création de « quartiers verts » favorisant la mobilité durable

## Interventions à mettre en place

Les interventions à mettre en place seront déterminées au cours de 2016. Ces interventions plus générales correspondent aux intentions de la ville centre, lesquelles ont été divulguées lors de la soirée d'échanges du 23 février 2016 :

- › Assurer le cheminement du réaménagement de la rue Jean-Talon auprès de la ville centre;
- › Reconstruire la chaussée et élargir les trottoirs;
- › Réaménager de manière sécuritaire les intersections;
- › Remplacer les feux de circulation et les lampadaires;
- › Planter un nombre important d'arbres d'espèces variées;
- › Remplacer le mobilier urbain (bancs, poubelles, supports à vélos, abris-bus, etc.);
- › Aménager une place publique;
- › Évaluer les possibilités d'implantation de points de recharge pour véhicules électriques.



## SDQV08 > RÉDUCTION DES ÎLOTS DE CHALEUR

### ! Enjeux

- > Les grands espaces de stationnement extérieurs asphaltés sont nombreux dans l'arrondissement;
- > Des milieux urbains fortement minéralisés.

### ✓ Objectifs

- > Réduire l'étendue des îlots de chaleur;
- > Améliorer la qualité et la quiétude des milieux de vie.

### 📍 Lieux d'implantation recommandés

- > Grands espaces de stationnement asphaltés;
- > Îlots de chaleur reconnus.

### > Contexte

Le territoire de l'arrondissement, qui est largement urbanisé, accueille son lot de véhicules et d'industries qui génèrent de la chaleur. En été, les conditions sont réunies pour voir apparaître le phénomène des « îlots de chaleur ».

Les grands espaces asphaltés et dépourvus de verdure ou de plantation nuisent au drainage naturel du sol et absorbent plus facilement la chaleur du soleil. Les îlots de chaleur font en sorte d'augmenter la température en milieu urbain et rendent les milieux de vie moins attrayants. Principalement situés sur le domaine privé, les îlots de chaleur sont nombreux dans l'arrondissement de Saint-Léonard. On peut les localiser dans le secteur industriel bordant les limites est et nord du territoire de l'arrondissement dans les endroits occupés par les nombreux et vastes espaces de stationnement extérieurs situés le long de l'autoroute métropolitaine ou adjacents à la rue Jean-Talon, au niveau des grands centres commerciaux, de même qu'aux endroits occupés par les bâtiments résidentiels à structure jumelée, lesquels ont un toit plat. La réduction de l'importance de ces zones sans végétation ou surface réfléchissante permettrait d'augmenter la qualité de vie et d'améliorer l'environnement urbain.

La présence d'îlots de chaleur, combinée ou non au smog lors des périodes de grandes chaleurs peut engendrer des situations à risque pour la santé des personnes vulnérables, notamment les enfants, les personnes âgées et les personnes souffrant de problèmes cardiovasculaires ou respiratoires.

Pour lutter contre les îlots de chaleur, le conseil d'agglomération de Montréal a adopté un Plan d'adaptation aux changements climatiques en 2015. Pour contribuer à la réduction des impacts des changements climatiques (îlots de chaleur, augmentation des précipitations causant des inondations), le Schéma d'aménagement et de développement de l'agglomération de Montréal, entré en vigueur le 1<sup>er</sup> avril 2015, impose des mesures à mettre en place afin d'accroître le verdissement du territoire et de réduire l'imperméabilisation des sols.



Crédit photo : arrondissement de Saint-Léonard



## Maître d'ouvrages

- › Arrondissement de Saint-Léonard



## Partenaire

- › Ville de Montréal



## Indicateurs de suivi

- › Nombre d'arbres plantés sur le domaine public
- › Modification du règlement de zonage de l'arrondissement



## Action liée

- › **SDQV11** Création de « quartiers verts » favorisant la mobilité durable



## Interventions à mettre en place

### 1) Aménagement d'îlots de fraîcheur (espace verti, saillie verte)

Les saillies vertes ont pour effet d'améliorer la sécurité des piétons par la diminution de la vitesse des automobilistes. De plus, ces aménagements contribuent à diminuer le phénomène des îlots de chaleur, à réduire le ruissellement de l'eau de pluie et à améliorer la qualité de vie du quartier. Leur implantation peut se faire en deux étapes :

- › Verdir les saillies de trottoir existantes;
- › Planter de nouvelles saillies vertes aux endroits préalablement identifiés.

### 2) Modification du règlement de zonage de l'arrondissement en y intégrant des dispositions particulières aux îlots de chaleur

Certains stationnements de centres commerciaux sont très vastes et entièrement asphaltés. La réglementation de zonage pourrait faire en sorte de réduire ces surfaces en exigeant des fosses d'arbres et/ou de végétation lors de l'aménagement d'un espace de stationnement extérieur. En plus de réduire le phénomène d'îlots de chaleur, cette mesure contribuerait à réduire le ruissellement des eaux de pluie causé par ces grandes superficies de sol imperméable.

Le Schéma d'aménagement et de développement de l'agglomération de Montréal spécifie que la réglementation d'urbanisme de l'arrondissement doit intégrer des dispositions concernant la réduction de l'imperméabilisation des sols et des effets de chaleur causés par les toits en exigeant, par exemple, des îlots de verdure, l'utilisation de revêtement de sol perméable pour les stationnements ou des toits clairs, blancs ou verts. Les modifications réglementaires requises pour assurer la concordance des règlements d'urbanisme de l'arrondissement au schéma d'aménagement sont en cours.

Par ailleurs, la planification future au niveau du programme triennal d'immobilisations (PTI) des trottoirs sera davantage axée sur les saillies et les espaces verts afin de contrer les îlots de chaleur.

#### Références :

- « Quartiers verts - guide d'aménagement durable des rues de Montréal - Fascicule 1 », Direction des transports, Ville de Montréal, avril 2013, 194 pages ([http://ville.montreal.qc.ca/portal/page?\\_pageid=8957,99661611&\\_dad=portal&\\_schema=PORTAL](http://ville.montreal.qc.ca/portal/page?_pageid=8957,99661611&_dad=portal&_schema=PORTAL))
- Schéma d'aménagement et de développement de l'agglomération de Montréal, Ville de Montréal, Janvier 2015
- Plan d'adaptation aux changements climatiques, Ville de Montréal
- Plan d'action canopée, Ville de Montréal



## SDQV09 > SENSIBILISATION DES GRANDS EMPLOYEURS À SE DOTER DE MESURES ENCOURAGEANT LA MOBILITÉ DURABLE

### ! Enjeu

- > L'autosolo est le mode de déplacement privilégié par la plupart des gens travaillant à Saint-Léonard.

### ✓ Objectifs

- > Diminuer l'utilisation de l'autosolo grâce aux alternatives de transports collectifs et actifs;
- > Accroître la productivité des entreprises;
- > Diminuer l'absentéisme auprès des employés des entreprises;
- > Assurer une rétention du personnel;
- > Améliorer la santé des employés.

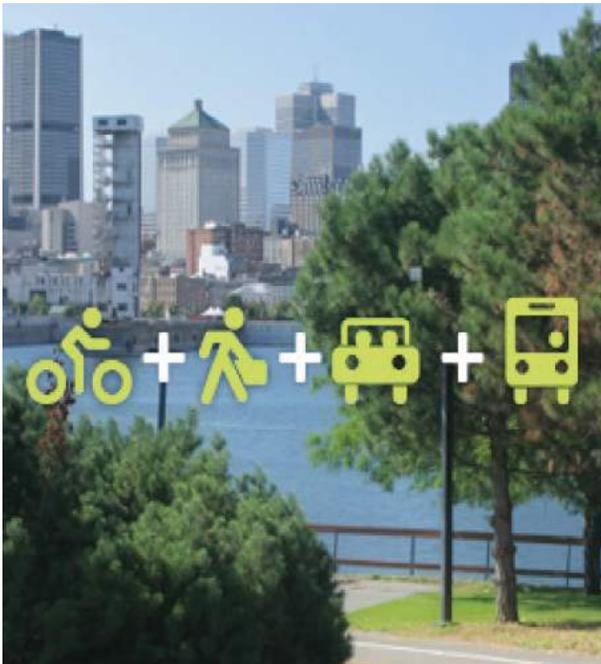
### 📍 Lieu d'implantation recommandé

- > Principales entreprises de plus de 100 employés implantées dans l'arrondissement.

### > Contexte

L'arrondissement de Saint-Léonard se veut l'initiateur de la mobilité durable sur son territoire et veut inciter en premier lieu ses employés à utiliser les modes alternatifs à l'autosolo, en se dotant de mesures de mobilité durable. Quelques entreprises et institutions d'envergure sont présentes sur le territoire de l'arrondissement et pourraient être approchées pour mettre en place des mesures visant la mobilité durable de leur personnel.

Les centres de gestion des déplacements (CGD) accompagnent les entreprises et les institutions dans la mise en place de plans de mobilité durable (PMD) dans l'objectif de diminuer l'utilisation de l'autosolo grâce à des alternatives de transports collectifs (métro, autobus, train, covoiturage) et de transports actifs (marche, vélos) adaptées aux besoins des entreprises.



## Maître d'ouvrages

- › Arrondissement de Saint-Léonard

## Partenaires

- › PME MTL Est-de-l'Île
- › Écoquartier de Saint-Léonard
- › Voyagez Futé – Centre de gestion des déplacements
- › Employeurs

## Indicateurs de suivi

- › Nombre de grands employeurs ayant mis en place en place des mesures encourageant la mobilité durable
- › Nombre de grands employeurs ayant adhéré à un ou plusieurs programmes ou produits favorisant le transport collectif
- › Nombre de coéquipiers de covoiturage
- › Nombre de stationnements à vélos installés
- › Nombre de plans de mobilité durable mis en place

## Actions liées

- › **SDQV10** Information et sensibilisation sur les nouvelles interventions mises en place dans le cadre du Plan local de déplacements

Référence :

- Site Internet du centre de gestion des déplacements Voyagez futé (<http://www.voyagezfute.ca/>)

## Interventions à mettre en place

### 1) Adoption d'une politique de transport durable à l'intention des employés de l'arrondissement

- › Réalisation d'une démarche de mobilité durable. L'arrondissement se dotera d'une politique de mobilité durable qui permettra d'inciter ses employés, mais également les visiteurs à utiliser des modes de transport durable pour se rendre dans les locaux de l'arrondissement. Ce plan comporte, dans un premier temps, une étape de diagnostic pour connaître les pratiques actuelles des employés et des visiteurs. Puis, dans un second temps, un plan d'action sera élaboré;
- › Mise en place de supports à vélo à proximité des entrées réservées aux visiteurs, mais également aux employés;
- › Réservation de places de covoiturage pour les employés;
- › Création d'une journée *Au boulot sans mon auto* annuelle à l'intention des employés;
- › Adhésion de l'arrondissement au service Communauto :
  - Proposer l'utilisation du service d'autopartage pour les déplacements professionnels;
  - Promouvoir les stations Communauto déjà en place dans l'arrondissement : Aréna Martin-Brodeur, Centre Hautbois et Parc Giuseppe-Garibaldi.

### 2) Sensibilisation et incitation des grands employeurs à se doter de mesures encourageant la mobilité durable

- › Promouvoir les plans de mobilité durable auprès des entreprises du territoire :
  - Dresser une liste des entreprises et des institutions de plus de 100 employés présentes sur le territoire;
  - Inviter ces entreprises à mettre en place des mesures encourageant la mobilité durable de leurs employés et/ou à élaborer un plan de mobilité durable (PMD);
- › Promouvoir les outils facilitateurs pour la mise en place d'un PMD :
  - Sondage sur les habitudes de déplacements;
  - Étude et recherche en mobilité durable;
  - Carte de localisation des lieux de résidence;
  - Profil d'accessibilité;
  - Rencontre et représentation auprès des intervenants locaux en transport;
  - Plan d'action et recommandation de mesures;
  - Aide à l'obtention de certification telle que LEED, BOMA Best, Campus durable, CEGEP Vert, Entreprise en santé
- › Promouvoir les produits disponibles pour encourager le transport collectif :
  - Programmes d'abonnement annuel au transport collectif :
    - Opus & Cie (STM) et Opus + entreprise (AMT).
  - Produits pour le transport actif :
    - BIXI, vélos en libre-service;
    - Ateliers mécaniques-vélo, conférence sur la pratique du vélo.
  - Service Communauto pour les entreprises;
  - Outils pour faire la promotion du transport collectif et actif :
    - Stands d'information;
    - Tirages de cartes de transport et cadeaux.



**SDQV10** >

## INFORMATION ET SENSIBILISATION SUR LES NOUVELLES INTERVENTIONS MISES EN PLACE DANS LE CADRE DU PLAN LOCAL DE DÉPLACEMENTS

### ! Enjeu

- › Méconnaissance de la nouvelle offre de transport et des modifications apportées au fil des ans.

### ✓ Objectifs

- › Sensibiliser les citoyens aux objectifs recherchés et aux interventions mises en place pour y répondre;
- › Favoriser l'adhésion au PLD par les citoyens.

### 📍 Lieu d'implantation recommandé

- › Sur l'ensemble du territoire de l'arrondissement de Saint-Léonard.

### > Contexte

La communication est un outil essentiel à l'adhésion des citoyens au Plan local de déplacements. En effet, le public doit d'abord être informé des nouvelles mesures mises en place afin qu'ils apportent ensuite des changements dans ses habitudes de déplacements. Pour cela, l'arrondissement souhaite mettre à la disposition du public l'information disponible sous divers supports afin de communiquer au mieux son PLD.

02/12/2015 Mise à jour : 2 décembre 2015 | 17:40 Ajuster la taille du texte

## Les citoyens se penchent sur les déplacements à Saint-Léonard



Par Audrey Gauthier  
TC Media



Recommander



Une trentaine de participants ont pris part au Forum sur le plan local de déplacements.

Audrey Gauthier/TC Media



## Maître d'ouvrages

- › Arrondissement de Saint-Léonard



## Partenaires

- › STM
- › SPVM



## Indicateurs de suivi

- › Nombre de campagnes réalisées
- › Accessibilité des moyens de communication utilisés



## Action liée

- › **TCA04** Promotion des modes de transports actifs



## Interventions à mettre en place

### 1) Activités de communication et sensibilisation sur les nouvelles interventions mises en place dans le cadre du PLD

Au fil de la mise en place des interventions définies dans le cadre du Plan local de déplacements, l'arrondissement se doit de communiquer les avancées aux citoyens. Divers outils de communication et supports peuvent être utilisés :

- › Via le site Internet de l'arrondissement;
- › Via Facebook;
- › Via les journaux locaux et l'infolettre de l'arrondissement;
- › Dans les entreprises par l'intermédiaire des centres de gestion des déplacements et de la Direction de l'aménagement urbain et des services aux entreprises de l'arrondissement de Saint-Léonard;
- › Via des campagnes ciblées auprès des écoles (en partenariat avec Vélo-Québec et les commissions scolaires);
- › Via un kiosque lors de la Fête du citoyen (qui attire plus de 10 000 citoyens).

L'ensemble de la communication doit se faire en coopération avec les partenaires en transports (SPVM, STM, Écoquartier, etc.)



## Mise en garde

La prise en compte de l'accessibilité universelle des moyens de communication choisis est importante pour bien rejoindre l'ensemble des citoyens. Ainsi, le site Internet devrait, autant que possible, rencontrer les exigences de la norme gouvernementale en matière d'accessibilité et l'information devrait être présentée en langage simplifié (aisé à comprendre pour les personnes analphabètes fonctionnelles en français). Les dépliants ou documents papiers devraient répondre aux critères d'accessibilité universelle des documents écrits et, si possible, être disponibles en médias substitués. Les documents en format électronique seraient idéalement en .doc ou .html afin d'être lisibles par les logiciels utilisés par les personnes ayant une limitation visuelle.

#### Références :

- Guide d'élaboration des Plans locaux de déplacements, Direction des transports, Ville de Montréal, 2010
- « Quartiers verts - guide d'aménagement durable des rues de Montréal - Fascicule 1 », Direction des transports, Ville de Montréal, avril 2013, 194 pages ([http://ville.montreal.qc.ca/portal/page?\\_pageid=8957,99661611&\\_dad=portal&\\_schema=PORTAL](http://ville.montreal.qc.ca/portal/page?_pageid=8957,99661611&_dad=portal&_schema=PORTAL))
- Guide des outils de communication accessibles et inclusifs, ROPMM et AlterGo, 2012 ([http://www.aqis-iqdi.qc.ca/docs/Documentation/Guide\\_Outils\\_%20communication.pdf](http://www.aqis-iqdi.qc.ca/docs/Documentation/Guide_Outils_%20communication.pdf))
- Standards gouvernementaux sur l'accessibilité du Web (<http://www.tresor.gouv.qc.ca/ressources-informationnelles/standards-sur-laccessibilite-du-web/>)



## SDQV11 > CRÉATION DE « QUARTIERS VERTS » FAVORISANT LA MOBILITÉ DURABLE

### ! Enjeu

- > Créer des milieux de vie sécuritaires favorisant les déplacements de proximité et les transports actifs.

### ✓ Objectifs

- > Améliorer la qualité et la quiétude des milieux de vie;
- > Améliorer la qualité de l'air et réduire les émissions de gaz à effet de serre.

### 📍 Lieux d'implantation recommandés

- > Le secteur du Pôle civique et culturel – Nord de l'arrondissement;
- > Le secteur Jean-Talon, entre le boulevard Viau et la rue Mainville – Sud de l'arrondissement.

### > Contexte

Selon la Ville de Montréal, un quartier vert est un secteur ciblé par l'arrondissement, avec le soutien de la communauté, où un ensemble de mesures d'aménagement du domaine public sont appliquées afin d'améliorer la sécurité, apaiser la circulation, réduire les débits et la vitesse sur les rues locales en plus de donner une large place au verdissement. Cette approche encourage la marche et le vélo comme modes de déplacement de proximité et favorise l'utilisation du transport collectif.



## Maître d'ouvrages

- › Arrondissement de Saint-Léonard

## Partenaire

- › Ville de Montréal

## Indicateurs de suivi

- › Actions réalisées pouvant mener à la réalisation de QV
- › Nombre de QV réalisés
- › Amélioration ou augmentation de la circulation des usagers en modes actifs
- › Augmentation de l'achalandage sur la rue commerciale, nœud du QV

## Action liée

- › **SDQV07** Réaménagement de la rue Jean-Talon

## Interventions à mettre en place

### 1) Mise en place de quartiers verts dans certains secteurs ciblés en arrondissement

Les critères d'identification de milieux de vie favorables pour réaliser des quartiers verts sont :

- › 1. Un cœur d'équipements civiques;
- › 2. La présence de commerces de voisinage;
- › 3. Une superficie facile à parcourir à pied (0,1 à 0,5 km<sup>2</sup> [10 à 50 ha]);
- › 4. Une densité d'occupation favorisant les modes de transport autres que la voiture;
- › 5. Un réseau de rues locales relié à un réseau de voirie supérieure (collectrices et artères) qui établit la connectivité du quartier avec les autres lieux de la ville;
- › 6. Un accès facile au transport en commun à partir des habitations pouvant être bonifié grâce aux interventions proposées dans un Quartier vert;
- › 7. Des nœuds d'activités à caractère régional (pôles d'emplois, établissements d'enseignement supérieur, commerces spécialisés, services aux citoyens, pôles touristiques, culturels et sportifs, etc.).

Les étapes pour la mise en place d'un quartier vert sont présentées dans le fascicule 1 « Quartiers verts » du *Guide d'aménagement durable des rues de Montréal de la Ville de Montréal*.

Une étude de faisabilité est importante à réaliser avant la mise en place de Quartiers verts : identification du secteur pertinent, consultation des citoyens, réalisation d'un diagnostic sur les transports actuels présents dans ce secteur ainsi que l'évaluation des impacts.

Deux secteurs peuvent être identifiés comme favorables pour accueillir une démarche de quartiers verts. D'abord, le pôle civique et culturel de Saint-Léonard est un secteur qui répond aux critères pour la mise en place d'un quartier vert. Ce secteur est situé entre le boulevard Robert et la rue des Galets, la rue du Pré Laurin et le parc Wilfrid-Bastien. Plusieurs équipements municipaux sont installés dans ce quadrilatère :

- › La mairie d'arrondissement;
- › La bibliothèque de Saint-Léonard;
- › La scène culturelle permanente;
- › L'aréna Martin-Brodeur;
- › Le complexe aquatique de Saint-Léonard;
- › Le Centre Leonardo Da Vinci;
- › Deux écoles secondaires;
- › Une école primaire;
- › Un terrain de soccer naturel;
- › Un terrain de soccer synthétique;
- › Le parc municipal Wilfrid-Bastien.

Également, le secteur commercial et résidentiel de Jean-Talon, du boulevard Viau jusqu'à l'est du boul. Lacordaire tout près de la rue Mainville constituerait un milieu favorable pour l'accueil de la démarche, notamment grâce à la présence d'installations et de certains critères favorables :

- › Le secteur du Quartier 21;
- › La présence de commerces de proximité;
- › Un Pavillon communautaire La Dauversière;
- › Le Parc Ladauversière;
- › Le Parc-école Laurier-Macdonald;
- › Une école secondaire;
- › Une école primaire;
- › Le Centre Hautbois, résidence pour aînés;
- › La présence d'une ligne de transport en commun : ligne d'autobus 141 Jean-Talon Est;
- › Le projet de réaménagement de la rue Jean-Talon avec la Ville centre dans ce secteur.



## Mise en garde

L'évaluation de l'impact économique dans les quartiers ayant un potentiel de quartier vert doit être soigneusement menée. Les restrictions en termes de circulation et de stationnement peuvent générer des pertes économiques et des mécontentements.

### Référence :

- « Quartiers verts - guide d'aménagement durable des rues de Montréal - Fascicule 1 », Direction des transports, Ville de Montréal, avril 2013, 194 pages ([http://ville.montreal.qc.ca/portal/page?\\_pageid=8957,99661611&\\_dad=portal&\\_schema=PORTAL](http://ville.montreal.qc.ca/portal/page?_pageid=8957,99661611&_dad=portal&_schema=PORTAL))





## AXE 2 > TRANSPORTS COLLECTIFS ET ACTIFS

Les transports collectifs comprennent l'ensemble des modes favorisant le déplacement de plusieurs personnes dans un seul véhicule comme les transports en commun (train de banlieue, métro, autobus, etc.), mais aussi les mesures alternatives à l'autosolo telles que l'autopartage, le covoiturage et le taxi.

Le Plan de transport de Montréal (2008) définit le transport actif comme toute forme de transport où l'énergie est fournie par l'être humain. Il peut s'agir, par exemple, de la marche, du vélo, des patins à roues alignées, de la trottinette, de la planche à roulettes, etc. L'analyse des déplacements des piétons a été réalisée en tenant compte de la notion d'accessibilité universelle.

### 4.1 Présentation des faits saillants du portrait et du diagnostic

#### 4.1.1 Réseau piétonnier

Les pôles générant de nombreux déplacements piétons sont principalement :

- › Les établissements scolaires;

- › La rue commerçante Jean-Talon;
- › Le secteur du Pôle civique et culturel.

Environ un déplacement interne à l'arrondissement sur quatre est effectué à pied.

Le réseau piétonnier est dense dans l'arrondissement. En effet, la majorité des rues sont équipées de trottoirs de chaque côté. En 2014, la Direction des transports a élargi sa stratégie d'intervention pour y intégrer, en plus des aspects liés à la sécurité et à la mobilité, de nouvelles exigences afin d'améliorer l'expérience des usagers. Cette stratégie se nomme *Stratégie de la rue*. Ainsi, la qualité du réseau piétonnier ne se définit pas uniquement par la présence ou l'absence de trottoirs, mais par l'analyse des différentes dimensions qui influencent l'expérience du marcheur.

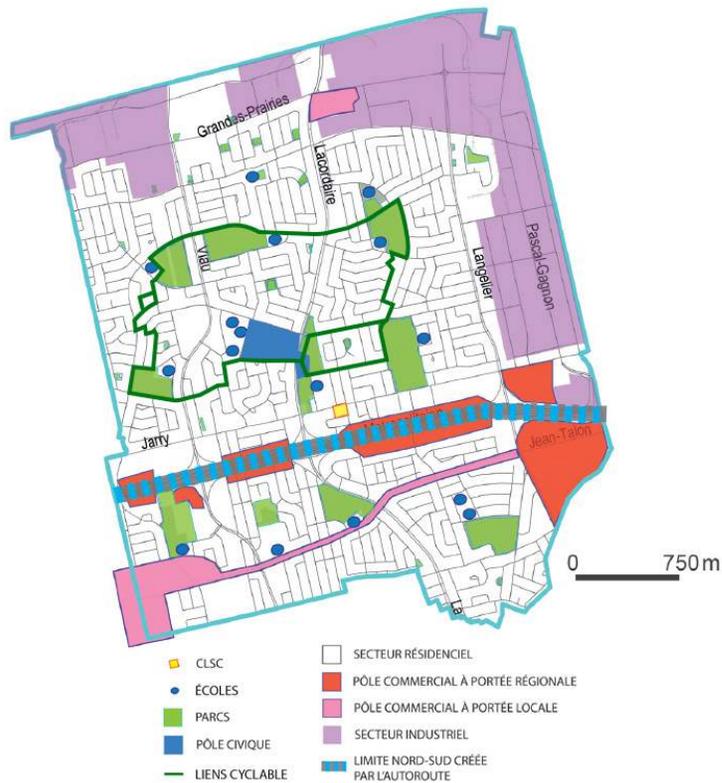
Une ville marchable, c'est-à-dire favorable aux déplacements à pied, se caractérise par la concentration des activités, la sécurité urbaine, la mixité des usages, la sécurité routière et le paysage à l'échelle humaine.

## 4.1.2 Réseau cyclable

L'arrondissement de Saint-Léonard compte actuellement un parcours cyclable qui forme une boucle reliant les grands parcs de la portion nord de l'arrondissement, ce qui offre un réseau à usage récréatif.

Selon plusieurs intervenants du milieu<sup>1</sup>, cette infrastructure est peu connue et peu utilisée par la population, entre autres en raison de lacunes au niveau de la signalisation.

Figure 4-1 : Réseau cyclable



Crédit photo : Écoquartier de Saint-Léonard adapté par CIMA+

### Un réseau cyclable efficace et attractif doit répondre à différents critères :

1. Existence d'itinéraires directs et présentant peu de contraintes;
2. Continuité des aménagements afin de constituer un réseau maillé permettant de rejoindre les principaux pôles d'attraction et générateurs de déplacements (établissements scolaires, stations de métro, etc.);
3. Lisibilité du réseau par le jalonnement des principaux itinéraires et la mise en place d'aménagements cohérents et visibles par tous;
4. Continuité des aménagements sécuritaires, tant en section courante qu'au niveau des intersections.

## 4.2 Enjeux liés aux transports actifs et collectifs

Neuf enjeux ont été identifiés pour l'axe 2 : Transports actifs et collectifs.

### Enjeu 6 : le désenclavement de l'arrondissement de Saint-Léonard

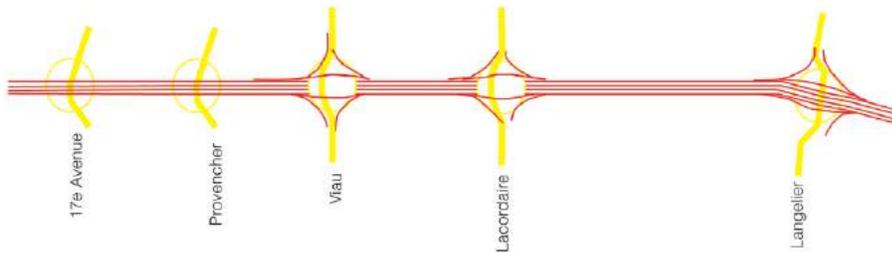
Le réseau routier est marqué par des barrières naturelles et physiques (la carrière Saint-Michel, la voie ferrée, le talus à la limite de l'arrondissement d'Anjou) et par un déficit de liaison est-ouest, mais également nord-sud.

<sup>1</sup> Propos recueillis par l'Écoquartier pour Ensemble pour un Saint-Léonard en forme, dans le cadre de la première réunion des mercredis en santé, 2014.

## Enjeu 7 : l'amélioration des dessertes nord-sud dans l'arrondissement de Saint-Léonard

L'autoroute Métropolitaine scinde l'arrondissement en deux secteurs et agit comme une barrière physique importante pour l'ensemble des usagers des différents modes de transport.

Figure 4.2 : Autoroute Métropolitaine



Crédit photo : Écoquartier de Saint-Léonard

## Enjeu 8 : la continuité de la trame de rues

La trame des rues locales est discontinue, ce qui induit une absence de connectivité entre les secteurs. Compte tenu de la trame urbaine, une importante part des déplacements est ramenée sur les artères traversant l'arrondissement.

## Enjeu 9 : le vieillissement de la population

Le vieillissement de la population est un défi majeur pour Saint-Léonard quant à l'accessibilité pour sa population aux institutions de santé, aux services en général, aux équipements, mais également par rapport au maintien à domicile des aînés.

## Enjeu 10 : l'attrait du vélo comme mode de déplacement utilitaire

Le réseau cyclable existant est principalement autour des parcs et il connaît certaines lacunes. De plus, de nombreux pôles générateurs de déplacements ne disposent pas de stationnement pour les vélos sécuritaires.

Photographie 4-1 : Stationnements à vélo



Crédit photo : arrondissement de Saint-Léonard

## Enjeu 11 : le développement du service de vélo en libre-service

Aucun service de vélo en libre-service n'est proposé sur le territoire. On constate la présence de Bixi à la limite sud de Saint-Léonard dans l'arrondissement de Rosemont—La Petite-Patrie.

## Enjeu 12 : l'efficacité et la performance des transports collectifs

Actuellement, il existe deux axes avec mesures préférentielles pour autobus (Viau et Jean-Talon).

## Enjeu 13 : l'adaptation des réseaux aux projets urbains et de transport

Plusieurs projets urbains et de transport vont modifier le profil de déplacements des résidents et des travailleurs de Saint-Léonard dans les décennies à venir :

- › La gare de Saint-Léonard (train de Mascouche);
- › Le prolongement de la ligne bleue du métro;
- › Le service rapide par bus sur l'axe Pie-IX;
- › Plusieurs projets urbains.

## Enjeu 14 : le développement de l'offre alternative à l'automobile individuelle

L'offre en autopartage et covoiturage est relativement limitée sur le territoire de Saint-Léonard.

## 4.3 Interventions – transports collectifs et actifs (TCA)

L'amélioration et le développement des services de transport collectifs et actifs constituent la pièce maîtresse du Plan local de déplacements. Depuis plusieurs décennies, la région métropolitaine s'est développée en tenant compte des besoins des automobilistes

et l'on constate aujourd'hui les coûts élevés de ce mode, son empreinte environnementale négative, ses impacts sur la qualité de vie des citoyens, sur l'économie et la gestion du territoire.

Le but du Plan local de déplacements est ici d'encourager les résidents et les travailleurs de l'arrondissement à utiliser les transports actifs et collectifs pour se déplacer.

Le vélo et la marche apparaissent plus particulièrement comme des moyens de transport fort appréciés des résidents.

Les interventions suivantes sont détaillées dans les fiches :

- › **TCA01** Amélioration de la sécurité et désenclavement des modes actifs
- › **TCA02** Développement et bonification des aménagements piétons dans le respect des principes d'accessibilité universelle
- › **TCA03** Développement et amélioration de la mobilité cyclable
- › **TCA04** Promotion des modes de transports actifs
- › **TCA05** Poursuite du déploiement des mesures préférentielles pour bus (MPB)
- › **TCA06** Amélioration de l'expérience en transport collectif
- › **TCA07** Ajustement de l'offre en transport collectif de la STM
- › **TCA08** Développement des modes alternatifs à l'auto solo

Le succès des interventions proposées en transports collectifs et actifs est fortement dépendant de la mise en oeuvre de mesures favorisant un milieu de vie complet et à échelle humaine. Ainsi, au-delà des interventions proposées, l'arrondissement devra concourir à des environnements marchables (compacité et mixité du cadre bâti, convivialité des cheminements, etc.)



## TCA01 > AMÉLIORATION DE LA SÉCURITÉ ET DÉSENCLAVEMENT POUR FAVORISER LES MODES ACTIFS

### ! Enjeux

- › Le réseau de déplacements actifs dispose de peu de connexions avec les arrondissements voisins;
- › L'autoroute métropolitaine fait en sorte de segmenter le territoire en deux pour les déplacements actifs;
- › La trame de rue discontinue est un obstacle aux déplacements actifs.

### ✓ Objectifs

- › Améliorer la convivialité des déplacements entre les arrondissements;
- › Sécuriser les déplacements entre les arrondissements;
- › Sécuriser les déplacements actifs au niveau des traversées de l'autoroute métropolitaine.

### 📍 Lieux d'implantation recommandés

- › Au niveau de l'autoroute métropolitaine;
- › Au niveau de la voie ferrée (nord de l'arrondissement).

### > Contexte

La trame de rues locales irrégulière et plusieurs obstacles physiques à l'intérieur même de l'arrondissement, à ses limites et parfois à l'extérieur du territoire, limitent la fluidité des déplacements et la connectivité avec le reste de la ville. En effet, l'autoroute Métropolitaine scinde l'arrondissement en deux. De plus, il est entouré de la carrière Saint-Michel et d'un talus à la limite de l'arrondissement d'Anjou et de l'autoroute 25, ce qui complexifie les déplacements est-ouest dans le nord de l'arrondissement. La limite nord de l'arrondissement, marquée par le chemin de fer du Canadien National, est quant à elle pratiquement hermétique (un seul passage par le boulevard Lacordaire). La problématique du réseau cyclable de Saint-Léonard ne se limite pas aux obstacles physiques mentionnés ci-dessus, le secteur manque également de connexions nord-sud sur tout son territoire.

De plus, les grands boulevards traversant l'arrondissement et leurs intersections, souvent dangereuses, sont aussi des limites aux déplacements actifs.



Viaduc Queen Mary, crédit photo : Google Maps

## Maître d'ouvrages

- › Ville de Montréal

## Partenaires

- › Arrondissement de Saint-Léonard
- › MTMDET
- › Arrondissements limitrophes
- › Canadian National (CN)

## Indicateurs de suivi

- › Nombre de kilomètres de réseau cyclable aménagé;
- › Nombre de viaducs aménagés
- › Nombre de plaintes des citoyens

## Actions liées

- › **TCA02** Développement et bonification des aménagements piétons dans le respect des principes d'accessibilité universelle
- › **TCA03** Développement et amélioration de la mobilité cyclable
- › **TCA04** Promotion des modes de transports actifs

## Interventions à mettre en place

### 1) Création de liens actifs utilitaires

Afin d'améliorer le franchissement des barrières aux déplacements, des nouveaux liens piétonniers et cyclables seront aménagés.

- › Au niveau de l'autoroute métropolitaine, la ville centre souhaite créer de nouveaux liens cyclables sécuritaires au niveau des viaducs existants qui traversent l'autoroute. Dans le cas du réaménagement des viaducs du MTMDET, il est à prévoir des liens cyclables. La sécurité et la convivialité des liens piétonniers aux abords de l'autoroute métropolitaine seront renforcées.
- › Il est souhaité de créer de nouveaux liens cyclables pour relier Saint-Léonard aux arrondissements limitrophes.

### 2) Aménagement des viaducs existants afin de les rendre plus sécuritaires et conviviaux

L'arrondissement souhaite se baser sur les grands principes de conception urbaine en matière de confort sous les viaducs :

- › Maximiser les possibilités d'aménagement paysager le long des murs de soutènement et des zones de transition entre les emprises publiques et privées;
- › Fournir un aspect ouvert et propre à la structure et accompagné de fonctions d'éclairage intégrées et répondant aux besoins des différents usagers;
- › Fournir des trottoirs et des chemins de surface sans obstacle et confortables en lien avec la Charte du piéton. Par contre, cette recommandation est difficilement applicable si l'on ne modifie pas les configurations des viaducs existants.
- › Ajuster la signalisation de manière à assurer la sécurité des piétons et des cyclistes. Deux options sont possibles:
  - Installation de panneaux permettant la cohabitation piétons/vélos sur les trottoirs sous les viaducs;
  - Marquage sur la chaussée afin d'identifier clairement les bandes cyclables.

### 3) Installation de feux pour les piétons aux abords de l'autoroute en lien avec la mise aux normes

La mise aux normes des feux permettra d'améliorer la sécurité des traverses piétonnières, particulièrement aux abords de l'autoroute métropolitaine. Les interventions sont les suivantes :

- › Ajuster le temps de traverse des piétons des feux à décompte numérique près des générateurs d'activité fréquentés par les personnes âgées ou à mobilité réduite et si les analyses effectuées le justifient;
- › Ajouter un affichage du décompte de temps de traversée;
- › Planter des feux sonores pour les personnes malvoyantes. Ces signaux sonores permettent aux personnes ayant une déficience visuelle de garder un repère auditif afin de maintenir leur ligne de déplacement.

## Mise en garde

Toutes les interventions proposées devront faire l'objet d'études particulières et être validées par les représentants du Canadien Pacifique (CP) et par le Service des infrastructures (SITE), au besoin, afin de s'assurer que les actions prises soient compatibles avec d'autres considérations plus techniques.

Les interventions en bordure de l'autoroute Métropolitaine doivent aussi être validées par le MTMDET.

#### Références :

- Guide technique « Aménagements en faveur des piétons et des cyclistes » de Vélo Québec, 2009, 168 pages
- Charte du piéton – Plan de transport de Montréal



# TCA02

## DÉVELOPPEMENT ET BONIFICATION DES AMÉNAGEMENTS PIÉTONS DANS LE RESPECT DES PRINCIPES D'ACCESSIBILITÉ UNIVERSELLE

### ! Enjeux

- › Le vieillissement de la population est un enjeu de taille pour l'arrondissement de Saint-Léonard;
- › Les infrastructures pour piétons à l'échelle humaine sont à améliorer par endroits;
- › Les jeunes familles avec des poussettes, et les personnes à mobilité réduite sont aussi des enjeux pour l'arrondissement.

### ✓ Objectif

- › Rendre les rues et les lieux publics sécuritaires et faciles à fréquenter par tous les piétons, incluant les aînés et les personnes ayant une limitation fonctionnelle.

### 📍 Lieu d'implantation recommandé

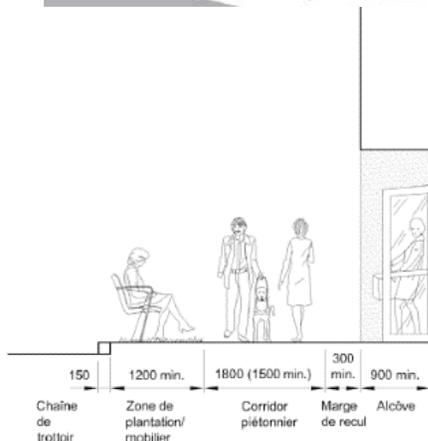
- › Sur l'ensemble du territoire de l'arrondissement de Saint-Léonard.

### ➤ Contexte

En 2011, la Ville de Montréal et l'arrondissement de Saint-Léonard ont adopté la Politique municipale d'accessibilité universelle, s'engageant notamment à permettre à toute personne, quelles que soient ses capacités, l'utilisation identique ou similaire, autonome et simultanée des aménagements offerts. En décembre 2015, l'arrondissement adoptait son propre plan local en accessibilité universelle.

À Saint-Léonard, le partage de l'espace public de la rue comprend généralement un trottoir comme espace réservé pour les déplacements de tous les piétons, y compris les personnes ayant des limitations fonctionnelles. Il doit être facile et sécuritaire pour tous de s'orienter, de circuler en maintenant sa ligne de déplacement, d'utiliser le mobilier urbain et les équipements mis à disposition des citoyens, de traverser la rue, de repérer sa destination et de s'y rendre. Or, plusieurs obstacles peuvent limiter la possibilité de se déplacer librement et de façon sécuritaire (mobilier urbain obstruant le corridor piétonnier, temps insuffisant pour traverser l'intersection, chantier de construction, déneigement, etc.). La qualité de l'éclairage a été mentionnée par plusieurs citoyens lors des analyses de Voyagez Futé et de l'Écoquartier de Saint-Léonard, comme étant un problème, car il intensifie le sentiment d'insécurité dans certaines rues et parcs.

Ainsi, l'arrondissement souhaite proposer à ses citoyens des aménagements agréables, confortables et sécuritaires pour tous, tel que présenté dans son plan d'action de municipalité amie des aînés (MADA). Lors du réaménagement ou de la réfection de voirie, une attention particulière sera prise pour y inclure les principes d'accessibilité universelle.



## Maître d'ouvrages

- › Arrondissement de Saint-Léonard

## Partenaires

- › Ville de Montréal
- › SPVM
- › STM

## Indicateurs de suivi

- › Nombre de km de trottoirs aménagés ou élargis
- › Nombre de bateaux pavés aménagés
- › Nombre de plaintes portées sur le cheminement des piétons
- › Nombre de km de trottoirs déneigés

## Actions liées

- › **TCA01** Amélioration de la sécurité et désenclavement des modes actifs
- › **TCA03** Développement et amélioration de la mobilité cyclable
- › **TCA04** Promotion des modes de transports actifs

## Interventions à mettre en place

### 1) Poursuivre l'adaptation des aménagements piétons pour y intégrer l'accessibilité universelle dans les travaux de réfection et les nouveaux aménagements.

- › Mise en application de la Charte du piéton et du Guide d'aménagement durable des rues de Montréal élaborés dans le cadre du Plan de transport de Montréal et des principes d'accessibilité universelle (référence au guide de la Société Logique).
- › Élaboration d'un plan de réfection des trottoirs
  - Un inventaire détaillé des discontinuités piétonnières devra être réalisé dans le cadre de la mise en accessibilité universelle de la voirie. Il s'agit de recenser les obstacles, puis de prioriser les secteurs à aménager ou à réaménager. L'arrondissement s'engage, lors de la réfection de la voirie, à intégrer le concept d'accessibilité universelle à ses aménagements.
- › Plan d'action MADA
  - Mise en place d'une carte des sentiers accessibles pour les piétons MADA et accessibles universellement;
  - Priorisation des sentiers les plus empruntés par les aînés pour l'entretien, l'éclairage et les aménagements (bancs, etc.)

### 2) Implantation de mobilier urbain dans l'emprise publique

- › Maintenir le mobilier urbain en bon état. Un mobilier en bon état, d'une ergonomie adéquate et avec un design intéressant offre un confort supplémentaire aux piétons. Le mobilier doit être détectable tactilement (sans éléments en saillie à plus de 680 mm de hauteur) et être de couleur contrastante.
- › Laisser un corridor de marche d'au moins 1,7 m quand le mobilier est utilisé. Cela permet de conserver un corridor libre de marche et d'assurer l'accessibilité universelle. L'emplacement, la forme, le style et la fonctionnalité du mobilier déterminent l'expérience vécue par le piéton. Le mobilier urbain doit être placé sur un revêtement dur (béton, pavé), au même niveau que le corridor piétonnier et avoir des dégagements permettant à un utilisateur ayant une limitation motrice de s'en approcher. Le mobilier urbain qui demeure en place toute l'année doit être positionné de façon à faciliter le déneigement.
- › Il est important d'assurer un entretien régulier du mobilier en place, et de réparer ou remplacer le mobilier endommagé.

### 3) Amélioration de l'éclairage dans les parcs, et aux endroits identifiés comme déficient par les citoyens

- › Améliorer l'éclairage près des pavillons, des stationnements et de certains sentiers des parcs;
- › Cibler les sentiers les plus utilisés par les citoyens et assurer la mise en place de sentiers dits MADA (mieux éclairés, plus de bancs, plus dégagés, etc.);
- › Améliorer l'éclairage aux autres endroits ciblés par les rapports de l'Écoquartier et des Marches exploratoires.
- › Remplacement l'éclairage près des pavillons, stationnements et certains sentiers par du DEL (augmentation de l'éclairage).

#### **4) Présentations sur les aides à la mobilité motorisées (triporteurs). Dans cette formation, les diffuseurs abordent l'aspect légal des aides à la mobilité motorisées**

Le SPVM organise chaque année des formations auprès des personnes âgées. Dans cette formation, les diffuseurs abordent l'aspect légal des aides à la mobilité motorisées:

- › Les équipements obligatoires;
- › Son utilisation extérieure comme usager pouvant recevoir un constat d'infraction de la part d'un policier.

Cette formation est donnée par un partenaire se déplaçant en chaise roulante, et propriétaire d'un magasin qui vient expliquer les différentes commandes d'un triporteur ainsi que son utilisation intérieure. Cette présentation est très appréciée des personnes âgées qui peuvent échanger sur les différentes problématiques qu'ils rencontrent dans le quartier. Cette formation fera partie du Plan d'action dans le secteur de Saint-Léonard.

#### **5) Amélioration des transports collectifs pour les aînés**

L'arrondissement souhaite entreprendre des démarches auprès de la STM et d'autres partenaires afin de trouver des solutions permettant de faciliter les déplacements des personnes âgées et à mobilité réduite. Cette clientèle grandissante nécessite des services particuliers auxquels le réseau régulier ne peut pas toujours répondre.

Implantée sur plusieurs territoires de l'île de Montréal dans les dernières années, la navette Or est un exemple de solution mise en place pour favoriser les déplacements des aînés et leur permettant de participer à la vie collective de leur quartier.

#### *Références :*

- *Charte du piéton – Plan de transport de Montréal;*
- « *Quartiers verts – guide d'aménagement durable des rues de Montréal – Fascicule 1* », Direction des transports, Ville de Montréal, avril 2013, 194 pages ([http://ville.montreal.qc.ca/portal/page?\\_pageid=8957,99661611&\\_dad=portal&\\_schema=PORTAL](http://ville.montreal.qc.ca/portal/page?_pageid=8957,99661611&_dad=portal&_schema=PORTAL))
- *STM, Plan de développement d'accessibilité universelle de la STM 2012-2015*
- *Saint-Léonard, Municipalité amie des aînés, Plan d'action 2014-2017*
- *Société Logique, «Critères d'accessibilité universelle : déficience visuelle – aménagements extérieurs», 2015* (<http://www.inlb.qc.ca/wp-content/uploads/2015/02/Criteres-AU-AmenagementsExterieurs-nonAccessible.pdf>)



MAXIMUM  
30

  
9h30 - 10h30  
JEUDI  
15 MARS au 15 NOV.  


5397



## TCA03 > DÉVELOPPEMENT ET AMÉLIORATION DE LA MOBILITÉ CYCLABLE

### ! Enjeu

- › Le réseau cyclable actuel est principalement à vocation récréative, et est peu développé.

### ✓ Objectifs

- › Améliorer le partage de la chaussée;
- › Développer des liens cyclables entre les pôles générateurs de déplacements;
- › Développer un réseau cyclable sécuritaire, complet et relié au reste du réseau cyclable limitrophe;
- › Améliorer les interactions cyclistes-piétons aux intersections.

### 📍 Lieu d'implantation recommandé

- › Sur l'ensemble du territoire de l'arrondissement de Saint-Léonard (voir les détails sur la carte du réseau cyclable projeté).

### > Contexte

Le réseau cyclable offre actuellement une faible desserte de l'arrondissement. Le réseau est en effet concentré le long des parcs, ce qui offre un réseau à usage récréatif. Lors de son portrait et diagnostic, l'Écoquartier de Saint-Léonard a relevé plusieurs problématiques concernant le réseau cyclable. En effet, certaines indications contradictoires ont été observées. Il est interdit de circuler à vélo dans les parcs alors que plusieurs tronçons du parcours se trouvent dans les parcs. Le parcours proposé est souvent mal indiqué et on en perd facilement la trace. Aussi, lorsqu'il y a de la signalisation, cette dernière est souvent en mauvais état et peut même afficher de mauvaises directions. À l'exception des intersections de la rue Albanel où il y a un marquage au sol, la totalité de la signalisation du parcours est faite grâce à des affiches signalétiques. Considérant la complexité du trajet et que, seuls quatre tronçons du parcours sont aménagés en piste cyclable, suivre le trajet demande beaucoup d'attention de la part du cycliste ce qui représente un élément de danger ou d'inconfort.

Le circuit proposé relie les parcs et propose un environnement agréable, mais le parcours discontinu n'en favorise pas l'utilisation.



Crédit photo : arrondissement de Saint-Léonard

## Maître d'ouvrages

- › Ville de Montréal

## Partenaire

- › Arrondissement de Saint-Léonard

## Indicateurs de suivi

- › Nombre de kilomètres de réseau cyclable aménagé
- › Nombre de cyclistes utilisant les liens cyclables (comptages permanents à installer sur des axes stratégiques)
- › Nombre de kilomètres de lien cyclable dont la signalisation a été revue

## Actions liées

### › TCA01

Amélioration de la sécurité et désenclavement des modes actifs

### › TCA02

Développement et bonification des aménagements piétons dans le respect des principes d'accessibilité universelle

### › TCA04

Promotion des modes de transports actifs

## Interventions à mettre en place

### 1) Développement d'un réseau cyclable utilitaire - Connexion du réseau cyclable avec les pôles générateurs de déplacements (emplois, transport, culture et commerces) ainsi que l'interconnexion au réseau métropolitain

Aucun nouveau lien cyclable n'est prévu en 2015-2016 pour l'arrondissement de Saint-Léonard. À moyen terme, plusieurs liens cyclables sont prévus principalement au nord de l'autoroute métropolitaine :

- › les liens est-ouest sont les suivants : rue Jarry, rue P.-E.-Lamarche, rue de Louvois, boulevard Robert et rue J.-B.-Martineau;
- › les liens nord-sud sont les suivants : rue du Saguenay, rue Grasset, rue Jean-Nicolet, rue Albanel, rue de Cluny et rue Malouin.

La carte du réseau cyclable projeté pour l'arrondissement est présentée à la dernière page de cette fiche.

### 2) Déneigement des liens cyclables (piste hors rues et sur chaussée)

L'arrondissement s'efforcera lorsque cela est possible sans avoir des interférences avec la sécurité des cyclistes de mettre en place des bandes cyclables et des chaussées désignées, afin que l'aménagement cyclable soit déneigé en même temps que la chaussée.

### 3) Installation de stationnements pour les vélos et remplacement des stationnements désuets

- › Les critères d'implantation des stationnements vélos
  - Plusieurs facteurs sont à prendre en compte pour le choix du type de stationnement à mettre en place;
  - La durée de stationnement (quelques minutes, heures ou toute la journée);
  - Les conditions météorologiques (un stationnement abrité est recommandé pour les conditions pluvieuses, hivernales);
  - La valeur de la bicyclette;
  - Le sentiment d'insécurité de la part du cycliste.
- › Les conditions d'un bon stationnement vélo
  - Le support doit permettre de cadenasser facilement la roue avant et le cadre avec un cadenas en U ou un câble;
  - Le stationnement vélo doit être facilement accessible de la rue, hors des zones piétonnières et son accès doit minimiser les croisements avec les voitures et les piétons. Il doit être placé le plus près possible de l'entrée principale de l'édifice (idéalement entre 15 et 50 m);
  - Le stationnement doit être à la vue des passants ou surveillé par un gardien;
  - Le stationnement doit être repérable de la rue (mise en place d'une signalisation adaptée pour indiquer le stationnement vélo).

#### 4) Développement de l'offre de vélos en libre-service

Dans un premier temps, développer le réseau BIXI au sud de la métropolitaine, puisque le service est déjà disponible dans l'arrondissement de Rosemont—La Petite-Patrie. Par la suite, il pourrait être envisageable d'étendre le réseau à l'ensemble de l'arrondissement, en fonction des infrastructures cyclables disponibles.

#### 5) Installation de bornes de réparation pour vélos

L'installation de bornes de réparation libre-service pour les vélos permet aux cyclistes d'effectuer des réparations rapides. Disposés le long des liens cyclables, ces équipements peuvent contribuer à favoriser l'usage du vélo comme mode de transport pour les déplacements quotidiens.

### ➤ Mise en garde

#### Responsabilité

Sur son territoire, la Ville de Montréal est responsable du réseau cyclable et de la signalisation qui y est associée. Tous les projets visant le réseau cyclable, que ce soit le prolongement du réseau existant ou l'amélioration d'une voie cyclable, sont sous la responsabilité du SITE. Par contre, l'arrondissement peut proposer l'ajout de voies cyclables et est responsable d'analyser et de valider les concepts proposés par le SITE afin d'évaluer les impacts sur les résidents et de proposer des mesures correctives, si nécessaire.

#### Déneigement

Le déneigement des rues et donc des pistes cyclables est sous la responsabilité de l'arrondissement. Le déneigement est fait en fonction des priorités établies qui comprennent notamment : les trottoirs, les zones situées près des écoles, les hôpitaux, les zones pour handicapés et les voies réservées au transport en commun. Les liens cyclables en bordure du trottoir, une fois fermés, deviennent la plupart du temps du stationnement sur rue pour les résidents. À noter également que certaines rues pourraient ne pas être assez larges pour accueillir la voie cyclable pendant le déneigement.

#### BIXI

Le nombre de vélos étant fixe pour l'ensemble de la Ville de Montréal, le développement de nouvelles stations dans un secteur induit donc la suppression de stations à d'autres endroits. Il s'avère alors pertinent de desservir en priorité les lieux générant un fort potentiel de déplacements. L'arrondissement peut faire des demandes à BIXI pour ajouter ou modifier l'emplacement des stations, par contre, la décision finale revient à BIXI.

#### Stationnement pour les vélos

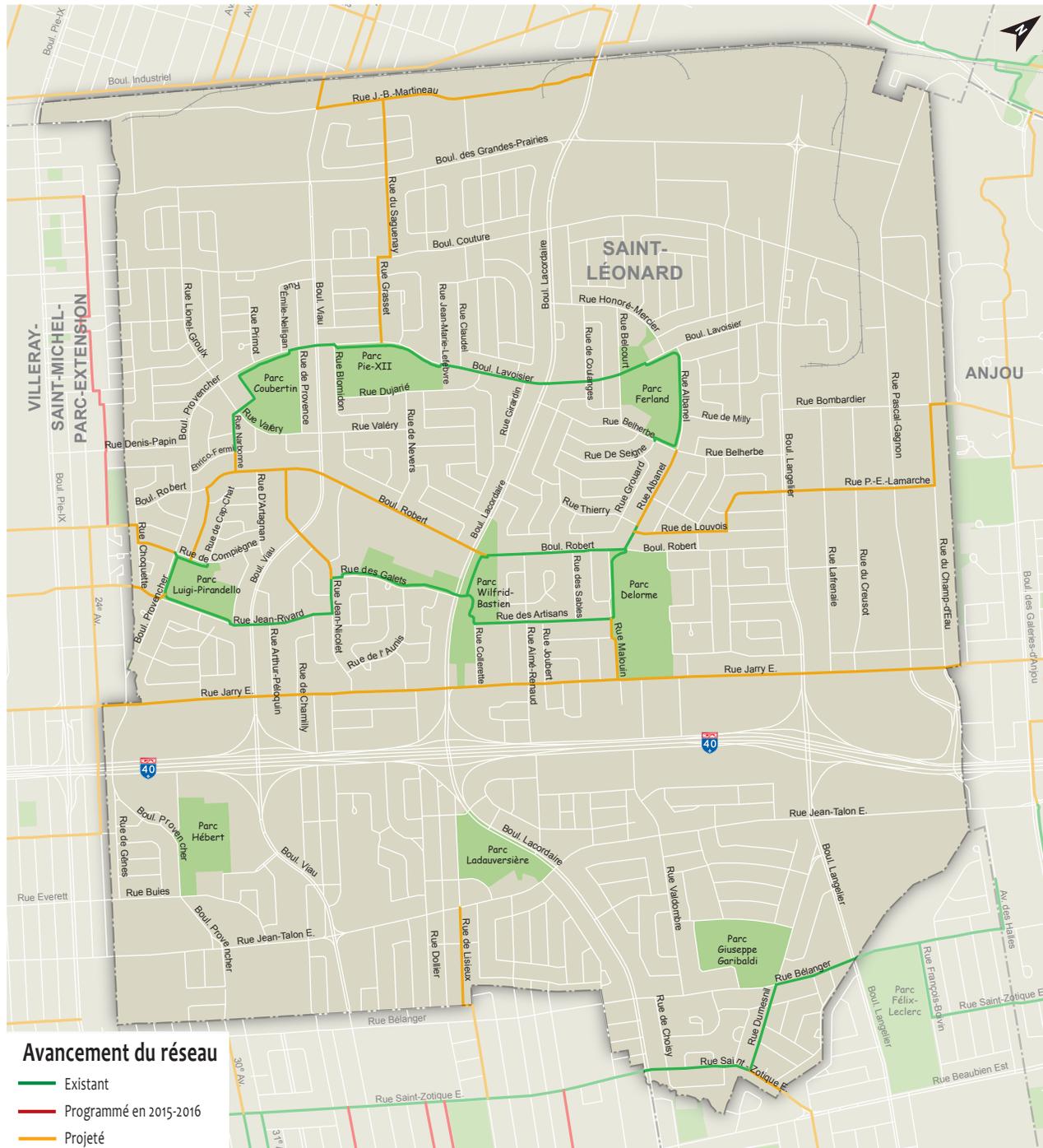
La localisation des supports à vélos doit tenir compte, non seulement de la visibilité des stationnements par les automobilistes, mais également de la protection offerte aux usagers. Le choix d'un support à vélo permanent doit prendre en considération les services d'entretien (estival, mais également hivernal) de même que les coûts associés à cet entretien.

#### Références :

- Chapitre 15 « Voies cyclables » du Tome I – Ouvrages routiers de la collection Normes — Ouvrages routiers du ministère des Transports du Québec (MTQ)
- Chapitre 7 et ses annexes « Voies cyclables » du Tome V – Signalisation routière de la collection Normes — Ouvrages routiers du MTQ
- Guide technique « Aménagements en faveur des piétons et des cyclistes » de Vélo Québec, 2009, 168 pages
- Bixi (<https://montreal.bixi.com/>)

# SAINT-LÉONARD

Programmation des voies cyclables  
2015 - 2016



Service des infrastructures, de la voirie et des transports  
Direction des transports  
Division des transports actifs et collectifs  
Juillet 2015



## TCA04 > PROMOTION DES MODES DE TRANSPORTS ACTIFS

### ! Enjeu

- › L'utilisation des modes de transports actifs est peu répandue à Saint-Léonard.

### ✓ Objectif

- › Développer la mobilité active.

### 📍 Lieu d'implantation recommandé

- › Sur l'ensemble du territoire de l'arrondissement de Saint-Léonard.



### > Contexte

L'utilisation des modes de transport actifs est peu répandue chez les résidents de Saint-Léonard pour leurs déplacements quotidiens. Le premier réflexe d'un grand nombre d'entre eux est d'utiliser la voiture lorsque vient le temps de se déplacer, alors que dans bien des cas, ces déplacements auraient pu être réalisés à pied ou à vélo.

Afin d'encourager les résidents à laisser leur voiture à la maison lors de leurs déplacements de courte distance, l'arrondissement devra développer un argumentaire quant aux impacts positifs de l'utilisation des modes de transport actifs sur la santé.

De plus, non seulement les infrastructures de déplacements actifs sont peu développées à Saint-Léonard, mais elles sont aussi mal connues. Selon le diagnostic de l'Écoquartier de Saint-Léonard, près de 30 % des résidents consacrent moins d'une heure par semaine à la marche. C'est pourquoi il est important de faire connaître les infrastructures auprès des résidents, afin d'inciter ces derniers à les utiliser davantage.

## Maître d'ouvrages

- › Arrondissement de Saint-Léonard

## Partenaires

- › Écoquartier de Saint-Léonard
- › SPVM

## Indicateurs de suivi

- › Part modale des transports actifs (Enquête OD)
- › Nombre d'actions de promotions mises en place

## Actions liées

- › **TCA01**  
Amélioration de la sécurité et désenclavement des modes actifs
- › **TCA02**  
Développement et bonification des aménagements piétons dans le respect des principes d'accessibilité universelle
- › **TCA03**  
Développement et amélioration de la mobilité cyclable
- › **SDQV12**  
Information et sensibilisation sur les nouvelles interventions mises en place dans le cadre du Plan local de déplacements

## Interventions à mettre en place

### 1) Développement d'un argumentaire et d'outils de communication grand public quant aux impacts positifs sur la santé des transports actifs

L'arrondissement publiera une série d'arguments quant aux impacts positifs de l'utilisation des transports actifs dans les outils de communication de l'arrondissement. Ces arguments peuvent faire partie des éléments de sensibilisation présentés à l'aide des actions de la fiche SDQV12 (Information et sensibilisation sur les nouvelles interventions mises en place dans le cadre du Plan local de déplacements)

### 2) Promotion des liens piétonniers existants

Les liens piétonniers permettant de traverser certains îlots seront ajoutés sur les cartes de l'arrondissement destinées aux citoyens.

### 3) Adoption d'une stratégie globale pour la mise en place de panneaux signalétiques d'information sur les réseaux cyclables et piétonniers

L'arrondissement souhaite indiquer les pôles générateurs avec une signalétique appropriée depuis le réseau cyclable et piétonnier de l'arrondissement. Quelques règles de base sont importantes à appliquer dans la mise en place de la signalisation :

- › La signalétique piétonne doit constituer une chaîne d'information propre, sans rupture d'information, notamment à tout point où un choix d'orientation s'impose aux usagers.
- › L'implantation de la signalétique piétonne peut se faire :
  - sur ou contre des façades;
  - sur du mobilier urbain.
- › L'implantation des panneaux doit respecter les règles d'accessibilité de la voirie et des espaces publics pour permettre le cheminement des piétons, notamment des personnes à mobilité réduite, en toute sécurité.
- › La signalétique à l'usage des piétons ne doit pas se confondre avec la signalisation directionnelle s'adressant aux autres usagers.

Référence :

«Comment mettre en place une signalétique piétonne pour favoriser la marche?», Institut national de prévention et d'éducation pour la santé



## TCA05 > POURSUITE DU DÉPLOIEMENT DES MESURES PRÉFÉRENTIELLES POUR BUS (MPB)

### ! Enjeu

- › Temps de parcours et variabilité des temps de déplacement en transport collectif.

### ✓ Objectifs

- › Améliorer l'efficacité et la ponctualité du service bus;
- › Réduire les émissions de gaz à effet de serre (GES).

### 📍 Lieux d'implantation recommandés

- › Boulevard Lacordaire;
- › Rue Jarry.

### > Contexte

Afin de répondre à la demande croissante liée au transport collectif et aux besoins grandissants de la clientèle, la STM a mis en place le programme Mesures Préférentielles pour Bus (MPB). Les mesures préférentielles pour bus sont des interventions sur le réseau routier permettant d'offrir une priorité au transport collectif et d'améliorer l'efficacité et la ponctualité du service. La STM dispose de deux types de mesures prioritaires : la voie réservée et le feu prioritaire.



Crédit photo : arrondissement de Saint-Léonard

## Maître d'ouvrages

- › STM

## Partenaires

- › Arrondissement de Saint-Léonard
- › Ville de Montréal

## Indicateur de suivi

- › Nombre de kilomètres MPB

## Actions liées

- › **SDQV01** Amélioration de la sécurité aux intersections non sécuritaires et réaménagement des intersections générant un sentiment d'insécurité
- › **SDQV03** Amélioration de la sécurité des usagers des modes actifs sur les grandes artères
- › **SDQV07** Réaménagement de la rue Jean-Talon
- › **SDQV11** Information et sensibilisation sur les nouvelles interventions mises en place dans le cadre du Plan local de déplacements

## Interventions à mettre en place

### **1) Mise en place d'une nouvelle voie réservée et de nouveaux feux prioritaires sur le boulevard Lacordaire (entre la rue Renoir et la rue Sherbrooke Est). Étude d'un projet de mesures préférentielles pour bus (MPB).**

- › La voie réservée est un aménagement permettant aux autobus de circuler dans des voies exclusives, ce qui assure une meilleure régularité du service (adhérence à l'horaire), une meilleure performance (vitesse commerciale) tout en se soustrayant, dans la mesure du possible, aux aléas de la circulation automobile. Dans l'arrondissement de Saint-Léonard, les voies réservées sont situées en rive;
- › Le feu prioritaire pour bus, communément appelé feu chandelle, est un dispositif ajouté au feu de circulation, lequel permet des mouvements exclusifs aux autobus de nature à faciliter l'intégration dans le flot de la circulation.

### **2) Étude de la rue Jarry (entre le boulevard de l'Acadie et le boulevard des Galeries-d'Anjou)**

## Mise en garde

Mise en place des mesures MPB sous réserve des résultats des études, de l'acceptation du concept par les arrondissements et du financement du MTMDET.

Référence :

- STM



## TCA06 > AMÉLIORATION DE L'EXPÉRIENCE EN TRANSPORT COLLECTIF

### ! Enjeu

- > Attractivité du réseau de transport collectif.

### ✓ Objectif

- > Améliorer l'expérience client lors des déplacements en transport collectif (information clientèle, intermodalité, confort, sécurité et rapidité).

### 📍 Lieu d'implantation recommandé

- > Sur l'ensemble du territoire de l'arrondissement de Saint-Léonard.

### > Contexte

Au cours des dernières années, la STM a mis en place un certain nombre de mesures sur le plan de la qualité du service et de l'information afin de créer un environnement convivial durant les déplacements de sa clientèle et d'améliorer l'expérience en transport collectif (nouvelle signalisation au métro, poursuite du programme de rénovation des stations de métro (Réno-station), renouvellement du parc de bus, poursuite du déploiement des mesures préférentielles pour bus (MPB), multiplication des outils d'information tels que l'application mobile STM et les médias sociaux...)

La STM entend poursuivre ses efforts afin d'améliorer la fréquence, la rapidité, la ponctualité et le confort de ses services. Ceci passera par plusieurs programmes et actions qui toucheront l'arrondissement de Saint-Léonard.



Crédit photo : arrondissement de Saint-Léonard

## Maître d'ouvrages

- › STM

## Partenaires

- › Arrondissement de Saint-Léonard
- › AMT
- › Ville de Montréal
- › MTMDET

## Indicateur de suivi

- › Nombre d'abribus améliorés/ implantés

## Actions liées

- › **TCA01**  
Amélioration de la sécurité et désenclavement des modes actifs
- › **TCA02**  
Développement et bonification des aménagements piétons dans le respect des principes d'accessibilité universelle
- › **TCA05**  
Poursuite du déploiement des mesures préférentielles pour bus (MPB)

## Interventions à mettre en place

### **1) Poursuite du déploiement des nouveaux abribus conformément au plan établi sur le territoire montréalais**

Au cours des dernières années, de nouveaux abribus transparents, éclairés et mieux intégrés au paysage urbain, ont été installés sur l'île de Montréal. Ce nouveau modèle d'abribus, issu d'un concours mené conjointement en 2009 avec Design Montréal, comprend des technologies sans fil Wi-Fi. Il intègre aussi une interface numérique interactive permettant aux utilisateurs d'interroger le système ou d'entrer en contact avec un agent de sécurité en cas d'urgence. À la suite d'un exercice de priorisation du déploiement des nouveaux abribus, plusieurs d'entre eux ont été et seront implantés sur le territoire de Saint-Léonard.

### **2) Développement du programme iBus**

Le projet iBus vise à informer les clients aux principaux arrêts de bus et à certaines stations de métro par le biais de panneaux d'affichage électroniques. Ainsi, ils pourront savoir à quelle heure le bus arrivera, et ce, en continu. Grâce à ce système, les arrêts seront aussi annoncés de façon visuelle et verbale à l'intérieur des bus, ce qui représente un pas de plus en faveur d'une meilleure accessibilité universelle. Enfin, les données sur l'état du service en temps réel seront également disponibles en accès libre sur Internet et sur les applications mobiles pour téléphones intelligents.

### **3) Amélioration de l'intermodalité (en lien avec la gare de Saint-Léonard)**

La mise en service du train de Mascouche par l'AMT en décembre 2014 offre une nouvelle option de transport entre Saint-Léonard et le centre-ville, puisque la gare Saint-Léonard-Montréal-Nord se trouve à la frontière nord de l'arrondissement. Il est à noter que l'offre de service du train est très limitée actuellement (environ quatre départs/arrivées par période de pointe de la journée). Dans l'optique d'un accroissement de l'offre de départs de train aux heures de pointe, la STM analysera la possibilité d'améliorer le service en étroite collaboration avec l'autorité responsable des trains de banlieue et l'arrondissement de Saint-Léonard.



## TCA07 > AJUSTEMENT DE L'OFFRE EN TRANSPORT COLLECTIF

### ! Enjeu

- › Arrimer les services de transport collectif et l'aménagement du territoire.

### ✓ Objectif

- › Suivre l'évolution des projets d'aménagement et les grands projets d'infrastructures susceptibles d'avoir un impact sur le réseau de transport afin qu'un arrimage soit fait tant au niveau de l'aménagement que de l'offre de service en transport en commun.

### 📍 Lieu d'implantation recommandé

- › Sur l'ensemble du territoire de l'arrondissement de Saint-Léonard.

### > Contexte

Dans une perspective de planification intégrée des transports et de l'aménagement, la STM a entrepris, depuis 2010, un exercice annuel visant à répertorier l'ensemble des projets de développement (résidentiels, commerciaux, industriels, etc.) sur l'île de Montréal. Pour ce faire, la STM est en contact avec la ville centre, les arrondissements et les villes liées afin de colliger l'information sur les projets en cours et à venir sur leur territoire respectif.

De la même manière, à plus long terme, plusieurs grands projets d'infrastructures en transport vont toucher l'arrondissement de Saint-Léonard. Le prolongement de la ligne bleue du métro constitue une opportunité d'optimiser le réseau de bus local afin de s'assurer de l'arrimage de ces modes de transport sur le territoire de l'arrondissement de Saint-Léonard et aux nouvelles stations de métro en particulier.



Crédit photo : arrondissement de Saint-Léonard

## Maîtres d'ouvrages

- › STM
- › AMT
- › MTMDET

## Partenaires

- › STM
- › AMT
- › MTMDET
- › Ville de Montréal
- › Arrondissement de Saint-Léonard
- › Promoteur immobilier

## Indicateur de suivi

- › S.O.

## Actions liées

- › **SDQV09**  
Réaménagement de la rue Jean-Talon
- › **TCA02**  
Développement et bonification des aménagements piétons dans le respect des principes d'accessibilité universelle

## Interventions à mettre en place

### **Planification intégrée des transports en commun**

Poursuite de la collaboration avec les partenaires municipaux (débuté en 2011) visant à permettre une planification intégrée des transports en commun en amont de chacun des projets de développement

Assurer l'intermodalité entre les transports en commun et les transports actifs dans la planification des projets de développement.

La STM assure le suivi auprès de l'arrondissement de Saint-Léonard concernant les projets structurants d'aménagement et les grands projets d'infrastructure.

L'arrondissement poursuit sa participation au comité sectoriel municipal pour le prolongement du métro.



## TCA08 > DÉVELOPPEMENT DES MODES DE TRANSPORT ALTERNATIFS À L'AUTO SOLO

### ! Enjeu

- > L'offre d'alternatives à l'auto solo est peu développée dans l'arrondissement.

### ✓ Objectifs

- > Améliorer le service d'autopartage dans le secteur;
- > Réduire la dépendance à l'automobile;
- > Créer des incitatifs au covoiturage.

### 📍 Lieu d'implantation recommandé

- > Sur l'ensemble du territoire de l'arrondissement de Saint-Léonard.

### > Contexte

Selon Communauto, combinée avec les autres modes de transport alternatifs (la marche, le vélo, les transports en commun), la voiture en autopartage remplace environ 10 automobiles.

Actuellement, seul le service d'autopartage Communauto est disponible dans l'arrondissement et dispose de trois stations. Le service Communauto permet aux abonnés de réserver un véhicule pour quelques heures à une journée. Les abonnés, après avoir réservé le véhicule via Internet ou par téléphone, doivent récupérer leur véhicule à un stationnement fixe (système de boîte à clés).

Un autre service est présent sur l'île de Montréal, mais pas dans l'arrondissement de Saint-Léonard. Il s'agit du service de véhicules en libre-service permettant l'utilisation d'une automobile pour de courts déplacements, sans devoir retourner l'automobile au point initial du trajet, pourvu que celle-ci demeure dans la zone desservie. Les deux entreprises de véhicules en libre-service implantées à Montréal sont Car2Go et Auto-mobile. Les véhicules disponibles sont soit à essence, hybrides ou entièrement électrique.

Le covoiturage est un mode de transport qui ne dispose pas d'une organisation formelle. Cependant, le centre de gestion Voyagez Futé aide les entreprises à organiser le covoiturage auprès de leurs salariés.

Le stationnement de la mairie d'arrondissement et de l'aréna Martin-Brodeur dispose de plusieurs emplacements réservés aux covoitureurs. La gare de train de banlieue de Saint-Léonard-Montréal-Nord compte, quant à elle, deux places réservées pour le covoiturage.



## Maître d'ouvrages

- › Arrondissement de Saint-Léonard

## Partenaires

- › Communauto
- › Car2Go

## Indicateurs de suivi

- › Nombre d'abonnés
- › Nombre de stations et/ou de véhicules disponibles
- › Nombre de places de stationnement aménagées

## Action liée

- › S.O.

## Interventions à mettre en place

### **1) Développement du service d'autopartage (nouvelles stations)**

L'arrondissement travaillera avec les sociétés de véhicules en autopartage pour réserver d'autres places de stationnement hors rue et sur rue afin de développer l'offre en autopartage. En parallèle, l'arrondissement incitera les pôles générateurs (établissements scolaires et commerces) à louer des places de stationnement dédiées à l'autopartage afin de faciliter la mise en place de nouvelles stations.

### **2) Obligation de places de stationnements pour l'autopartage dans les grands projets de condo (en lien avec les promoteurs immobiliers)**

L'arrondissement modifiera son règlement d'urbanisme afin d'inclure des espaces de stationnement réservés à l'autopartage dans les nouveaux projets immobiliers.

### **3) Développement du service de véhicules en libre-service**

L'arrondissement de Saint-Léonard autorisera l'implantation des services de véhicules en libre-service sur le territoire de l'arrondissement.

### **4) Aménagement de places dédiées au covoiturage dans les stationnements publics**

## Mise en garde

Dans le cas de véhicules électriques, il faut s'assurer que les bornes de recharge soient accessibles à tous, tant par leurs caractéristiques que leur implantation.

#### Références :

- Ville de Montréal
- Politique de stationnement de la Ville de Montréal
- Communauto
- Car2Go



## AXE 3 > RÉSEAU ROUTIER ET STATIONNEMENT

Le réseau routier est un élément prépondérant dans la structuration d'une ville. Il assure la majeure partie des déplacements, étant utilisé par à peu près tous les modes de transport en milieu urbain (autos, camions, autobus, motos, vélos, marche, etc.) ou servant d'interface avec des infrastructures en site propre (voies réservées pour autobus, voies cyclables, etc.)

Le stationnement constitue une composante importante du système de transport à intégrer dans la planification des transports à l'échelle locale. Il a en effet une influence déterminante sur les comportements et les habitudes de déplacements des usagers du réseau de transport. Une offre abondante de stationnement favorise habituellement l'utilisation de l'automobile alors que sa rareté amène une plus grande utilisation d'autres modes tels que les transports collectifs et actifs.

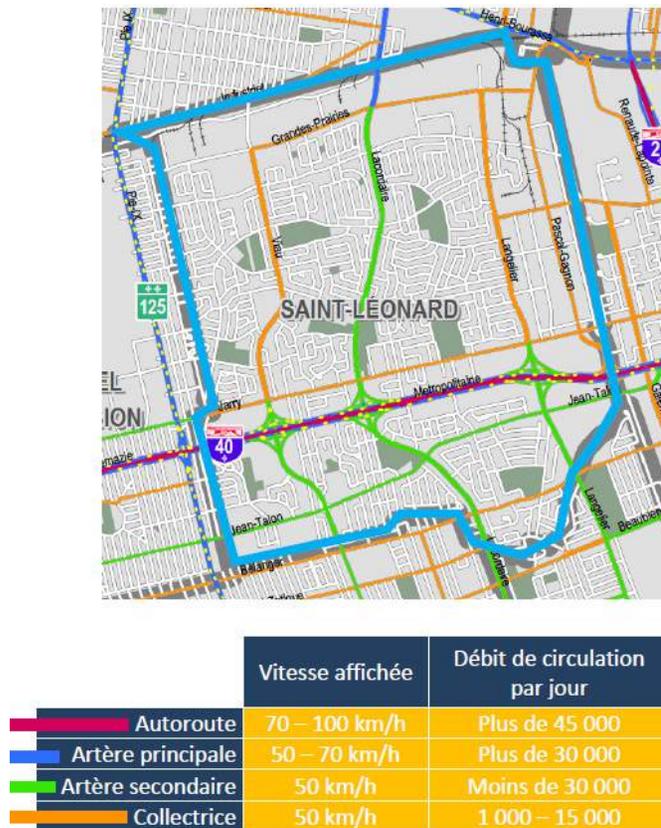
### 5.1 Présentation des faits saillants du portrait et du diagnostic

#### 5.1.1 Hiérarchie

Le réseau routier de l'arrondissement est marqué par plusieurs barrières physiques.

Le réseau routier comprend un réseau structurant qui accueille la circulation de transit et d'échanges avec les territoires voisins et qui constitue la colonne vertébrale de l'arrondissement.

Figure 5.1: Hiérarchie du réseau routier



Source : Écoquartier de Saint-Léonard (Extrait de la carte du Réseau routier hiérarchisé, MTQ, 2001)

Le boulevard Lacordaire assure la desserte nord-sud. La voie de service de l'autoroute Métropolitaine et la rue Jean-Talon assurent la desserte est-ouest. Le boulevard Lacordaire est la seule artère qui traverse l'arrondissement du nord au sud et qui franchit la voie ferrée au nord. L'autoroute Métropolitaine traverse quant à elle l'arrondissement d'est en ouest.

Le réseau routier comprend également des collectrices qui ont à la fois une fonction d'écoulement de la circulation et de desserte des quartiers. Elles se connectent aux artères ou aux rues locales pour une meilleure efficacité des déplacements.

Les autres rues complètent le réseau local de l'arrondissement. La vocation principale du réseau local est la desserte fine des quartiers et l'accès aux propriétés; l'écoulement de la circulation est d'importance secondaire. Le réseau local est rattaché à divers liens de divers niveaux hiérarchiques sur le territoire de l'arrondissement.

La mise aux normes des feux de circulation est actuellement en cours sur le territoire de Saint-Léonard. De nombreux feux avec décompte pour piétons seront installés dans le cadre de cette mise aux normes. Cette opération sera effectuée en deux temps: jusqu'en 2017, les feux de l'ancien réseau artériel de la Ville de Montréal seront mis à jour. Ensuite, à partir de 2017, les feux du nouveau réseau artériel (adopté en 2015) seront mis à jour.

### 5.1.2 Conditions de circulation routière

Certains axes routiers apparaissent comme problématiques du point de vue de la circulation avec la présence de congestion routière aux périodes de pointe. La congestion a des conséquences sur l'ensemble des usagers de la route que ce soit les automobilistes et les camionneurs, mais également les usagers des transports collectifs (hors site propre). Parmi les conséquences, notons entre autres un temps additionnel de déplacement, une consommation accrue de carburant et des émissions additionnelles de polluants et de GES.

La congestion est récurrente aux périodes de pointe du matin et du soir, car elle est causée par une demande, c'est-à-dire un volume de circulation, qui excède l'offre du réseau routier. À cette catégorie de congestion s'ajoute également, de temps à autre, une congestion incidente qui est causée localement par un accident, une panne et un chantier de construction<sup>1</sup>.

La congestion est principalement constatée sur le réseau artériel qui permet aussi de traverser l'arrondissement de Saint-Léonard dans l'axe nord-sud et dans l'axe est-ouest. Les problèmes de congestion sur des artères entraînent l'utilisation des rues locales adjacentes à des fins de transit. Cependant, la trame de rue de l'arrondissement de Saint-Léonard offre peu de possibilités de transit sans s'aventurer dans des secteurs résidentiels offrant peu de connexions avec le réseau artériel.

### 5.1.3 Stationnement

Les ménages léonardois sont nombreux à posséder une voiture et près de 30 % d'entre eux en possédaient deux ou plus en 2013.

D'une manière générale, il y a très peu de restrictions pour le stationnement sur rue et, pour l'ensemble de l'arrondissement, aucun frais n'est exigé pour le stationnement public, tous types confondus.

Sur certaines rues locales de l'arrondissement, dont la densité résidentielle est plus élevée, les stationnements privés ne permettent pas de combler les besoins en stationnement. Il y a donc des secteurs où la pression du stationnement est plus importante.

<sup>1</sup> Source : évaluation de la congestion routière dans la région de Montréal, MTQ, 2004, 12 pages.

Cependant, les résultats de l'enquête réalisée en décembre 2013 par Voyagez Futé montrent qu'il est généralement assez facile de stationner dans les rues de Saint-Léonard.

Lors de la consultation avec les organismes et groupes communautaires, il a été mentionné que le stationnement sur la rue Jean-Talon peut s'avérer problématique, du fait qu'il n'y a aucune rotation des voitures, due à l'absence de parcomètres.

En plus des stationnements privés, l'arrondissement offre plusieurs zones de stationnements publics. Ainsi, les neuf grands parcs de l'arrondissement disposent tous de places de stationnement.

### 5.1.4 Transport à vocation économique

La circulation des camions est permise dans le secteur industriel. Les camions ne peuvent pas circuler dans les rues locales de l'arrondissement.

### 5.1.5 Livraisons

Excepté au niveau de la rue Jean-Talon et du secteur industriel, aucun problème de livraison n'a été constaté.

## 5.2 Enjeux liés au transport routier et stationnement

Deux enjeux ont été identifiés pour l'axe 3: transport routier et stationnement.

### Enjeu 15 : le rôle de certains axes routiers ne répondant pas à la classification actuelle

Le fait que certains axes jouent un rôle plus important que celui qu'ils devraient jouer peut causer des situations dangereuses, puisque les aménagements routiers ne sont pas conçus pour accueillir de tels débits de manière sécuritaire. C'est le cas notamment des boulevards Lacordaire, Viau, Langelier, des Grandes-Prairies, Couture et Lavoisier.

### Enjeu 16 : l'optimisation de l'offre en stationnement

Bien que l'offre de stationnement dans l'arrondissement soit considérée suffisante par les citoyens, il faut une meilleure gestion du stationnement afin de l'utiliser de façon optimale :

- › Nombreuses places disponibles sur rues et hors rues;
- › Places non optimisées au niveau des pôles générateurs importants (hôpital Santa-Cabrini, rue Jean-Talon, etc.);
- › Problèmes ponctuels dans les secteurs avec une plus forte densité de logements;
- › Manque de convivialité pour les déplacements actifs dans les stationnements de grandes surfaces.

## 5.3 Interventions – Réseau routier et stationnement (RRS)

Le but recherché pour l'axe 3 d'intervention est d'améliorer les liens entre les pôles générateurs du secteur en les rendant plus conviviaux et sécuritaires. Il s'agit également de gérer adéquatement la circulation sur les artères de concert avec les services de la ville centre. L'arrondissement désire également organiser au mieux le stationnement et le camionnage à l'échelle du territoire et plus précisément dans les secteurs identifiés lors du diagnostic.

Les interventions suivantes sont détaillées dans les fiches :

- › **RRS01** Fluidification des conditions de circulation sur les grands axes;
- › **RRS02** Élaboration d'une politique de stationnement cohérente et intégrée;
- › **RRS03** Mise à jour du règlement de camionnage en fonction des projets urbains et de transport.



## RRS01 > FLUIDIFICATION DES CONDITIONS DE CIRCULATION SUR LES GRANDS AXES

### ! Enjeux

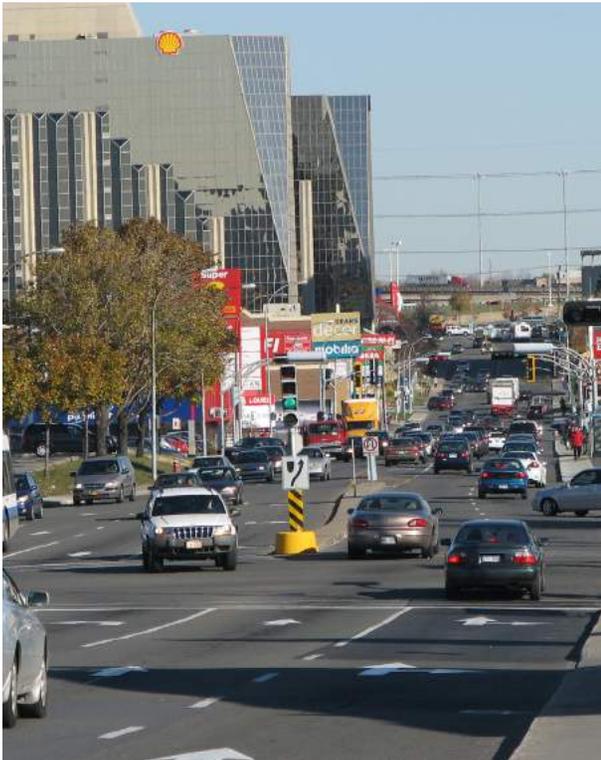
- > Rôle de certains axes routiers ne répondant pas à la classification actuelle;
- > Les conditions de circulation sur le réseau artériel sont parfois difficiles.

### ✓ Objectifs

- > Mise aux normes des feux sur le réseau artériel;
- > Réduire la congestion sur le réseau artériel.

### 📍 Lieu d'implantation recommandé

- > Sur le réseau artériel de l'arrondissement de Saint-Léonard.



Crédit photo : arrondissement de Saint-Léonard

### > Contexte

En assurant une meilleure fluidité aux intersections du réseau artériel, la coordination optimale des feux contribue à réduire la circulation de transit dans les rues locales et à contrôler les vitesses pratiquées par les véhicules motorisés. La gestion dynamique des feux permet également de gérer en temps réel la fluidité de la circulation en adaptant la durée des cycles en fonction de l'achalandage : absence de véhicules, besoin piétonnier, etc. Elle permet également de contrôler les flux de circulation en créant des pelotons de véhicules sur les artères.

La mise aux normes sur l'ancien réseau artériel de la ville de Montréal suit son cours. D'ici 2017, l'ensemble des feux sur ce réseau sera mis aux normes. Il y a déjà quelques intersections qui ont été mises aux normes. De plus, plusieurs décomptes piétons ont été installés à plusieurs feux.

## Maître d'ouvrages

- › Ville de Montréal

## Partenaire

- › Arrondissement de Saint-Léonard

## Indicateur de suivi

- › Nombre d'intersections ayant bénéficié du programme de mise aux normes

## Action liées

- › S.O.

## Interventions à mettre en place

### **Fluidification des conditions de circulation sur les grands axes en lien avec la mise aux normes des feux**

Le Programme de mise aux normes réalisé par la Direction des transports de la Ville de Montréal des feux permettra :

- › La priorisation et l'encouragement des déplacements sur le réseau artériel – l'optimisation de la circulation de transit sur le réseau artériel;
- › La révision de la durée des traverses piétonnières;
- › L'ajout des feux lorsqu'il y a une longue distance sans feux et que la mise en place d'un feu est justifiée;
- › La normalisation des équipements et des façons de faire sur tout le territoire de la ville de Montréal.

## Mise en garde

Depuis janvier 2015, la Direction des transports est responsable de l'ensemble des feux de circulation de la Ville. Également, plusieurs rues sont maintenant considérées comme faisant partie du réseau artériel, donc de la compétence de la Direction. À partir de 2017, la mise aux normes débutera pour tous ces feux de circulation.

#### Références :

- *Plan de transport de Montréal*
- « Quartiers verts – guide d'aménagement durable des rues de Montréal – Fascicule 1 », Direction des transports, Ville de Montréal, avril 2013
- *Programme de mise aux normes réalisé par la Direction des transports de la Ville de Montréal*



## RRS02 > ÉLABORATION D'UNE POLITIQUE DE STATIONNEMENT COHÉRENTE ET INTÉGRÉE

### ! Enjeu

- › L'offre de stationnement dans l'arrondissement est jugée suffisante, mais à optimiser.

### ✓ Objectifs

- › Harmoniser la réglementation de stationnement sur rue;
- › Préserver les quartiers résidentiels du stationnement jugé indésirable, observé à proximité de grands générateurs.

### 📍 Lieu d'implantation recommandé

- › Sur l'ensemble du territoire de l'arrondissement de Saint-Léonard.

### > Contexte

Le Plan de transport de la Ville de Montréal affiche sa volonté de mettre en oeuvre des politiques de stationnement afin de réduire la dépendance à l'automobile. Les principales orientations de la politique de stationnement citées par le Plan de transport de la Ville de Montréal ont pour vocation de :

- › Plafonner le nombre de places de stationnement dans les secteurs fortement desservis par le transport en commun;
- › Faciliter le stationnement pour les résidents afin qu'ils utilisent prioritairement le transport en commun et les modes actifs;
- › Réduire la circulation de transit dans les quartiers résidentiels;
- › Favoriser les activités d'affaires et commerciales;
- › Réduire les effets de l'îlot de chaleur urbain;
- › Convertir, lorsque cela est possible, les terrains de stationnement hors rue à ciel ouvert en projets immobiliers ;
- › Améliorer l'information aux utilisateurs ;
- › Développer un réseau de stationnements incitatifs;
- › Assurer la livraison des marchandises;
- › Mettre en place des conditions favorables à l'autopartage;
- › Imposer l'aménagement de places pour vélos dans tous les nouveaux projets.

Les mesures et interventions présentées dans le Plan local de déplacements de l'arrondissement de Saint-Léonard s'inspirent de cette vision.



Crédit photo : arrondissement de Saint-Léonard

## Maître d'ouvrages

- › Arrondissement de Saint-Léonard

## Partenaires

- › Ville de Montréal
- › Hydro-Québec
- › SDC Jean-Talon

## Indicateurs de suivi

- › Avancement de la mise en place d'une politique de stationnement
- › Diminution du nombre de plaintes des citoyens
- › Nombre de stationnements optimisés
- › Nombre de stationnements végétalisés

## Actions liées

- › **SDQV02** Sensibilisation au respect du Code de la sécurité routière auprès des citoyens
- › **SDQV08** Réduction des îlots de chaleur
- › **TCA08** Développement des modes de transport alternatifs à l'auto solo

## Interventions à mettre en place

### **1) Élaboration d'une politique de stationnement cohérente et intégrée en lien avec la nouvelle politique de stationnement de la Ville de Montréal**

- › Obligation d'offrir des espaces de stationnement pour les modes alternatifs à l'automobile dans les projets immobiliers majeurs;
- › Végétalisation des stationnements hors rue de plus de 25 places visant la réduction des îlots de chaleur urbains (ICU);
- › Élimination des places de stationnement aux intersections;
- › Révision des normes pour les espaces de stationnement pour les personnes à mobilité réduite;
- › Adoption d'une stratégie de stationnement incitatif;
- › Exigences lors de la construction ou de la transformation de bâtiments afin de favoriser la mobilité durable;
- › Élaboration d'un guide d'intégration architecturale des stationnements étagés.

### **2) Amélioration des conditions de livraison dans les secteurs identifiés comme problématiques (secteur industriel et rue Jean-Talon)**

### **3) Mise en place de bornes d'alimentation pour les véhicules électriques**

Les bornes de recharge pour véhicules électriques devront être accessibles à tous, tant par leurs caractéristiques que par leur implantation.

### **4) Encadrer les aménagements de stationnement via les règlements d'urbanisme**

- › Obligation d'offrir des espaces de stationnement pour les modes de transport alternatifs à l'automobile dans les projets immobiliers majeurs;
- › Végétalisation des stationnements hors rue de plus de 25 places visant la réduction des îlots de chaleur urbains (ICU);
- › Exigences lors de la construction ou de la transformation de bâtiments afin de favoriser la mobilité durable;
- › Élaboration d'un guide d'intégration architecturale des stationnements étagés.

### **5) Optimisation de l'usage des stationnements des centres commerciaux et des parcs qui ne sont souvent pas utilisés à leur pleine capacité**

### **6) Rendre le cheminement piéton dans les espaces de stationnement plus convivial**

#### Références :

- Site d'Hydro-Québec sur l'électrification des transports (<http://www.hydroquebec.com/electrification-transport/>)
- Politique de stationnement, Ville de Montréal, décembre 2015



## RRS03 > MISE À JOUR DE LA RÉGLEMENTATION EN MATIÈRE DE CAMIONNAGE EN FONCTION DES PROJETS URBAINS ET DE TRANSPORT

### ! Enjeu

- › Établir les conditions de cohabitation entre les camions lourds, les autres usagés de la route et les résidents de l'arrondissement.

### ✓ Objectifs

- › Assurer un lien entre les secteurs dont les usages sont autorisés par des activités desservies par le camionnage.
- › Améliorer la sécurité routière, particulièrement celle des piétons et des cyclistes.

### 📍 Lieu d'implantation recommandé

- › Sur l'ensemble du territoire de l'arrondissement de Saint-Léonard

### > Contexte

La réglementation en matière de camionnage est une compétence d'arrondissement. Elle vise à identifier les voies de circulation permises au passage des camions. Un règlement est donc élaboré par chacun des arrondissements en fonction des objectifs généraux édictés par le Plan de transport de la Ville de Montréal :

- › Assurer la quiétude des secteurs résidentiels;
- › Optimiser l'efficacité du réseau de camionnage;
- › Préserver l'infrastructure des voies publiques non conçues pour la circulation des véhicules lourds.

Dans l'éventualité où il y aurait le réaménagement de certains axes ou un changement de vocation d'un secteur, le *Règlement relatif à la circulation des camions et des véhicules-outils* (n° 2186, adopté le 10 septembre 2012) actuellement en vigueur pour l'arrondissement de Saint-Léonard ne serait plus à jour et nécessiterait une révision.

Notons que les arrondissements ont adopté un règlement uniformisé en 2012, en collaboration avec la Direction des transports de la Ville de Montréal.



Crédit photo : arrondissement de Saint-Léonard



### Maître d'ouvrages

- › Arrondissement de Saint-Léonard



### Partenaires

- › Ville de Montréal
- › MTMDET



### Indicateur de suivi

- › Application du règlement et des nouvelles mesures.



### Action liée

- › S.O.



### Interventions à mettre en place

#### 1) Assurer une veille en continu de la réglementation en matière de camionnage en fonction des projets urbains et de transport

La réglementation en matière de camionnage devra être adaptée en fonction des nouveaux aménagements et des changements de vocations qui pourraient être proposés au cours des prochaines années.

#### 2) Amélioration des conditions de livraison dans le secteur industriel

- › Vérification des routes de camionnage dans le secteur industriel par les inspecteurs.
- › Vérification et amélioration de la conditions des routes de camionnage, si nécessaire.



### Mise en garde

À noter que toute modification au *Règlement relatif à la circulation des camions et des véhicules-outils* devra être approuvée par le MTMDET.

Référence :

- Ville de Montréal, réseau de camionnage

# 6 >

## MISE EN ŒUVRE, SUIVI ET RÉVISION DU PLAN LOCAL DE DÉPLACEMENTS

### 6.1 Mise en œuvre et indicateurs de suivi

Les indicateurs de suivi permettent d'informer les décideurs et les citoyens de l'arrondissement de la progression des mesures mises en place. À ce sujet, le nombre de passages d'autobus, de kilomètres de voie réservée et de piste cyclable ainsi que les statistiques de sécurité routière sont des exemples d'indicateurs facilement mesurables.

Il existe aussi des indicateurs servant à mesurer l'effet des modifications apportées sur la mobilité des individus. À cet égard, l'Enquête Origine-Destination de l'AMT est une source fiable et riche en information pour documenter les grandes tendances. Par exemple, les parts modales des déplacements à l'intérieur de l'arrondissement ou en direction du travail et de l'école peuvent être issues de cette dernière. L'Enquête Origine-Destination est réalisée tous les cinq ans et la dernière édition date de 2013. De plus, elle couvre tout le territoire de la Communauté métropolitaine de Montréal (CMM). Les indicateurs de Saint-Léonard peuvent donc être comparés à ceux des autres arrondissements et municipalités ayant des caractéristiques similaires. Les indicateurs sont recensés pour chacune des fiches actions.

### 6.2 Suivi et révision du Plan local de déplacements

La Commission de la sécurité publique et de la circulation sera mandatée pour assurer le suivi des réalisations et la mise en oeuvre de PLD.

Afin d'assurer la continuité du PLD, une révision sera réalisée tous les 5 ans permettant de l'ajuster aux nouveaux enjeux de l'arrondissement et aux avancées dans le domaine des transports.

**Le présent document a été préparé par**

Direction de l'aménagement urbain et des services aux entreprises – Arrondissement de Saint-Léonard

Direction des loisirs, de la culture et des communications – Arrondissement de Saint-Léonard

Direction des travaux publics – Arrondissement de Saint-Léonard

**En collaboration avec**

STM, AMT, SPVM, Écoquartier de Saint-Léonard, Ville de Montréal

**Avec l'aide technique et professionnelle**

CIMA+, Hill+Knowlton Strategies