



Vélo Québec

Arrondissement de Montréal-Nord ÉCOLE JULES-VERNE

Plan de déplacement scolaire pour les écoles
des commissions scolaires de la Pointe-de-l'Île
et English-Montréal



Juillet 2016



À pied, à vélo, ville active est un programme visant à favoriser les déplacements actifs et sécuritaires dans les municipalités, notamment à proximité des écoles, afin d'améliorer la santé, l'environnement et le bien-être des citoyens.



Table des matières

1	Remerciements.....	4
2	Avant-propos.....	5
3	Objectifs des plans de déplacement scolaires	7
3.1	Méthodologie.....	7
3.2	Limites du mandat.....	7
4	Facteurs qui influencent les comportements en transport.....	8
5	Éléments favorables aux déplacements actifs déjà en place à Montréal-Nord	9
5.1	Secteur 40 km/h :.....	9
5.2	Bitume coloré	9
5.3	Saillie de trottoir	9
5.4	Balise centrale	10
5.5	Intersection surélevée	10
5.6	Potence et signalisation dynamique	11
6	Mesures de renforcement et de sensibilisation au partage de la route	12
7	Recommandations générales au poste de quartier 39 du SPVM	13
7.1	Accentuer la sensibilisation et la surveillance près des écoles	13
7.2	Impliquer les jeunes dans les activités de sensibilisation auprès des parents.....	13
7.3	Réviser régulièrement les corridors scolaires.....	13
8	Recommandations générales aux équipes-écoles.....	14
8.1	Sensibiliser les parents et les élèves à l'importance d'adopter des comportements sécuritaires.....	14
8.2	Donner l'exemple.....	15
8.3	Animer le milieu scolaire grâce aux activités <i>Mon école, à pied, à vélo</i>	15
8.4	Supporter la mise en place d'autobus pédestres	15
9	Recommandations générales à l'Arrondissement de Montréal-Nord	17
9.1	Dégagement visuel aux intersections	17
9.2	Marquage effacé sur la chaussée	18
9.3	Faciliter la traversée des artères et des routes collectrices	19
9.4	Augmenter le confort des trottoirs.....	22
9.5	Déneigement aux abords des écoles	24
9.6	Sécuriser les principaux axes de cheminement des élèves.....	24
9.7	Réduire la largeur de certaines rues	26
10	Les écoles du corridor vert	28
10.1	Fiches des écoles du corridor vert	28
10.2	Caractéristiques du quartier	34
	Carte 1 Environnement urbain du quartier	35
10.3	Répartition géographique des élèves	36
	Carte 2 Lignes d'autobus desservant les élèves du corridor vert sans transfert	37
	Carte 3 Axes de cheminement principaux des élèves.....	38
10.4	Enjeux et recommandations.....	39

10.5	Tableau synthèse des accidents répertoriés aux environs des écoles du corridor vert entre 2006 et 2011	68
	Carte 4 Synthèse des enjeux et des recommandations	70
11	L'école Adélarde-Desrosiers	71
11.1	Fiche de l'école	71
11.2	Caractéristiques du quartier	72
11.3	Répartition géographique des élèves	74
	Carte 6 Axes de cheminement principaux des élèves	75
11.4	Enjeux et recommandations	76
11.5	Tableau synthèse des accidents répertoriés aux environs de l'école Adélarde-Desrosiers entre 2006 et 2011	88
	Carte 7 Synthèse des enjeux et des recommandations	89
12	L'école Sainte-Colette et son annexe	90
12.1	Fiche de l'école	90
12.2	Caractéristiques du quartier	91
	Carte 8 Environnement urbain du quartier	92
12.3	Répartition géographique des élèves	93
	Carte 9 Axes de cheminement principaux des élèves	94
12.4	Enjeux et recommandations	95
12.5	Tableau synthèse des accidents répertoriés aux environs de l'école Sainte-Colette et de son annexe entre 2006 et 2011	108
	Carte 10 Synthèse des enjeux et des recommandations	109
13	L'école Sainte-Gertrude	110
13.1	Fiche de l'école	110
13.2	Caractéristiques du quartier	111
	Carte 11 Environnement urbain du quartier	112
13.3	Répartition géographique des élèves	113
	Carte 12 Axes de cheminement principaux des élèves	114
13.4	Enjeux et recommandations	115
13.5	Tableau synthèse des accidents répertoriés aux environs de l'école Sainte-Gertrude entre 2006 et 2011	129
	Carte 13 Synthèse des enjeux et des recommandations	130

1 Remerciements

Vélo Québec tient à remercier ses nombreux partenaires pour leur appui dans le développement d'À pied, à vélo, ville active, programme de mobilisation et d'animation pour le transport scolaire actif dans le cadre duquel s'inscrit le présent plan de déplacement scolaire. La réalisation de ce document n'aurait pu être possible sans le concours d'organismes et d'individus engagés pour l'amélioration de la santé et de la sécurité de nos enfants.

Nous remercions tout particulièrement la direction, le personnel, les parents et les élèves des écoles primaires de l'arrondissement de Montréal-Nord pour leur précieuse collaboration.

Vélo Québec tient aussi à remercier de leur collaboration les organismes suivants :

- La Direction de l'aménagement urbain et des services aux entreprises de l'arrondissement de Montréal-Nord;
- La Commission scolaire de la Pointe-de-l'Île;
- La Commission scolaire English-Montréal;
- Le poste de quartier 39 du service de police de la ville de Montréal (SPVM);
- Le programme Horizon Jeunesse.

Le programme À pied, à vélo, ville active est une initiative de Vélo Québec. Son déploiement dans l'arrondissement de Montréal-Nord est rendu possible grâce au soutien et à l'appui financier des organismes suivants :

- Québec en Forme;
- Direction de santé publique de Montréal;
- Arrondissement de Montréal-Nord.

2 Avant-propos

Les bienfaits de l'activité physique sont une composante importante du bien-être et de la qualité de vie de la population en général. Lorsqu'on retrouve, dans une municipalité ou un quartier, un environnement propice à la pratique d'activités physiques, tout le monde est gagnant. Des carrefours bien aménagés, une bonne signalisation (panneaux et feux) et des voies cyclables sont autant d'éléments qui contribuent à rendre un environnement favorable aux déplacements actifs. L'école peut aussi, sur un autre plan, contribuer à encourager les élèves, les parents et son personnel à adopter un mode de transport actif.

En 1971, au Canada, près de huit élèves sur 10 se rendaient à l'école à pied ou à vélo. En 2011, au Québec, cette proportion avait chuté à trois élèves sur 10 (INSPQ, 2011)¹. L'augmentation importante de la motorisation des ménages pendant ces deux décennies est certainement un facteur déterminant dans le choix des modes de déplacement, entre autres pour les trajets scolaires.

En septembre 2005, Vélo Québec lançait le programme À pied, à vélo, ville active, une initiative visant à réduire la dépendance à l'automobile dans les déplacements domicile-école des élèves du Québec. Pour la mise en place de ce programme durant l'année scolaire 2005-2006, huit écoles ont été choisies dans la grande région de Montréal. En 2006-2007, 12 nouvelles écoles du Grand Montréal ainsi que 10 autres écoles du Québec se sont jointes au programme. En 2015-2016, le programme est maintenant déployé dans les 17 régions administratives du Québec et touche plus de 1300 écoles à travers la province.

En participant à À pied, à vélo, ville active, les écoles sélectionnées reçoivent le soutien de l'équipe de Vélo Québec pour la diffusion d'outils de communication, la mobilisation des différents acteurs concernés et la mise en place d'aménagements dans les environnements scolaires. De plus, est remis à chaque école un plan de déplacement personnalisé comportant des recommandations visant à sécuriser et rendre plus conviviaux les trajets scolaires et ce, afin de faire adopter à un nombre toujours plus grand d'élèves et de familles un mode de transport actif dans leurs déplacements quotidiens. Ces recommandations s'adressent principalement aux spécialistes en planification des arrondissements et villes concernées, mais également aux administrations scolaires et aux postes de police de quartier.

À la suite de la consultation du milieu, la démarche des plans de déplacement scolaires s'est avérée pertinente pour 13 écoles primaires et trois écoles secondaires de l'arrondissement de Montréal-Nord. Ainsi, l'Arrondissement de Montréal-Nord a confié un mandat à Vélo Québec afin que la démarche soit réalisée d'abord auprès de huit écoles durant l'année scolaire 2015-2016, puis auprès des huit écoles restantes durant l'année scolaire 2016-2017 :

Mandat pour l'année scolaire 2015-2016 :

1. École Adélarde-Desrosiers;
2. École Jules-Verne;
3. École Le Carignan;
4. École Sainte-Colette et son annexe;
5. École Sainte-Gertrude;
6. École Gerald McShane;
7. École secondaire Henri-Bourassa;
8. École secondaire Lester B. Pearson.

Mandat prévu pour l'année scolaire 2016-2017 :

9. École De la Fraternité;

¹ INSPQ, 2011. *Sécurité des élèves du primaire lors des déplacements à pied et à vélo entre la maison et l'école au Québec*, disponible en ligne: www.inspq.qc.ca/pdf/publications/1243_SecuriteElevesDeplacementsMaisonEcole.pdf.

10. École Jean-Nicolet et son annexe;
11. École René-Guénette;
12. École Saint-Rémi;
13. École Saint-Rémi annexe;
14. École Saint-Vincent-Marie;
15. École Our Lady of Pompei;
16. École secondaire Calixa-Lavallée.

À noter que l'école Pierre-de-Coubertin a bénéficié de la démarche en 2006 et que son plan de déplacement scolaire peut être consulté sur le site de Vélo Québec : www.velo.qc.ca/files/file/MEAPAV_pdd/PDS_761059.pdf.

Avant d'aborder les chapitres comprenant les recommandations spécifiques pour le territoire de chacune des écoles, des recommandations générales au poste de quartier 39 du SPVM, aux écoles et à l'Arrondissement seront présentées.

Par la suite, les chapitres pour chaque école ou regroupement d'écoles sont structurés de la même façon et comprennent les sections et cartes suivantes :

- Fiche de l'école;
- Caractéristiques du quartier;
 - Carte de l'environnement urbain;
- Répartition géographique des élèves;
 - Carte de répartition géographique;
- Enjeux et recommandations spécifiques;
 - Carte synthèse des enjeux et des recommandations.

3 Objectifs des plans de déplacement scolaires

Lorsqu'un enfant marche ou utilise le vélo pour se rendre à l'école, il améliore sa condition physique et contribue à une meilleure qualité de son milieu de vie. De la même façon, les parents qui éliminent la navette quotidienne en auto vers l'école contribuent à la quiétude du quartier et à l'amélioration de la qualité de l'air aux abords de l'école.

Les plans de déplacement scolaires visent trois objectifs :

- Rendre plus sécuritaires les trajets scolaires;
- Maintenir et encourager les déplacements actifs des élèves;
- Susciter la concertation des milieux scolaires, des groupes communautaires et de l'Arrondissement de Montréal-Nord afin de planifier la réalisation d'aménagements en faveur des piétons et cyclistes.

3.1 Méthodologie

La démarche des plans de déplacement vise à identifier les obstacles aux déplacements actifs dans les quartiers autour des écoles et à proposer des pistes de solutions pour atténuer ces obstacles et créer des milieux plus conviviaux pour les déplacements actifs. Ce processus est effectué en concertation avec certains acteurs clés du milieu, tel que les services techniques de l'arrondissement, les directions d'écoles, les parents d'élèves, les postes de police de quartier et les organismes communautaires œuvrant dans le domaine de l'aménagement urbain, de la sécurité urbaine et des saines habitudes de vie.

Afin de récolter les informations nécessaires à la réalisation des plans, des questionnaires sont complétés par les équipes-écoles, des enquêtes de terrain sont effectuées et des données sont récoltées auprès de l'Arrondissement et des commissions scolaires concernés.

Chacun des plans présente d'abord une mise en contexte de l'école et de ses particularités ainsi qu'une description de l'environnement urbain qui l'entoure. On y cible notamment les commerces, les pôles d'attraction, les infrastructures pour cyclistes et les barrières aux déplacements. Ensuite, le lieu de résidence des élèves de l'école est cartographié afin d'identifier les concentrations plus importantes d'écopiers, d'évaluer le potentiel pour le transport actif de la population scolaire et de cibler les axes et les intersections particulièrement importantes pour le cheminement vers l'école. Enfin, un sommaire des problématiques et des enjeux observés est présenté et des recommandations sont faites aux équipes-écoles, au service de police et aux instances de l'Arrondissement responsables de l'aménagement urbain.

Si l'objectif principal des plans de déplacement scolaires est de sécuriser les déplacements scolaires, il se peut que certaines recommandations ne concernent pas directement des trajets empruntés par les élèves. En effet, l'accès aux parcs, aux pôles d'attraction et aux services de proximité a également été pris en considération dans nos analyses. Si un tel lieu générateur de déplacement est situé à proximité de l'école et qu'un enjeu important s'y rattache, il pourra être intégré au plan.

3.2 Limites du mandat

Les recommandations contenues dans les sections « Enjeux et recommandations » des plans de déplacement constituent **des pistes de solution** pour améliorer la sécurité des piétons et cyclistes pour se rendre à l'école. Ces pistes de solution sont inspirées du guide technique Aménagements en faveur des piétons et des cyclistes réalisé par Vélo Québec. Elles doivent donc être interprétées comme des suggestions de bonnes pratiques en aménagement que nous jugeons appropriées en regard des différentes problématiques observées. Il est donc important de mentionner qu'il incombe aux différents services concernés de l'Arrondissement ou de la Ville de valider la faisabilité de ces mesures ainsi que d'évaluer les différentes contraintes techniques à leur mise en place.



4 Facteurs qui influencent les comportements en transport

L'environnement

Le type d'environnement où se trouve une école a un effet sur les habitudes de déplacement : un secteur relativement dense, où se côtoient différentes fonctions urbaines et où les distances à parcourir sont courtes, se prête évidemment mieux aux déplacements actifs qu'un secteur dominé par le développement résidentiel unifamilial. Les habitudes de déplacement sont aussi fortement influencées par la localisation de l'école par rapport au domicile. C'est ainsi qu'on observe, a priori, une distinction entre les habitudes des élèves qui fréquentent une école à vocation particulière et les habitudes de ceux fréquentant une école de quartier.

L'aménagement

L'aménagement spécialement prévu à l'intention des piétons et des cyclistes envoie un signal positif à ces derniers et met aux aguets les automobilistes. Par exemple, la présence de trottoirs ou de voies piétonnes ou cyclistes, éclairés et bien entretenus, signifie qu'on a tenu compte des gens qui se déplacent à pied ou à vélo dans cet environnement.

Le sentiment de sécurité

Le sentiment de sécurité représente aussi un facteur-clé dans le choix de la marche ou du vélo pour se rendre à l'école. Les enfants connaissent souvent et craignent les endroits où ont eu lieu des délits ou des mauvaises rencontres. Sur un trajet scolaire, la présence de brigadiers aux intersections très fréquentées par les voitures, une signalisation identifiant le trajet scolaire et l'organisation de petits groupes d'enfants accompagnés sont d'autres façons d'améliorer la sécurité du trajet.

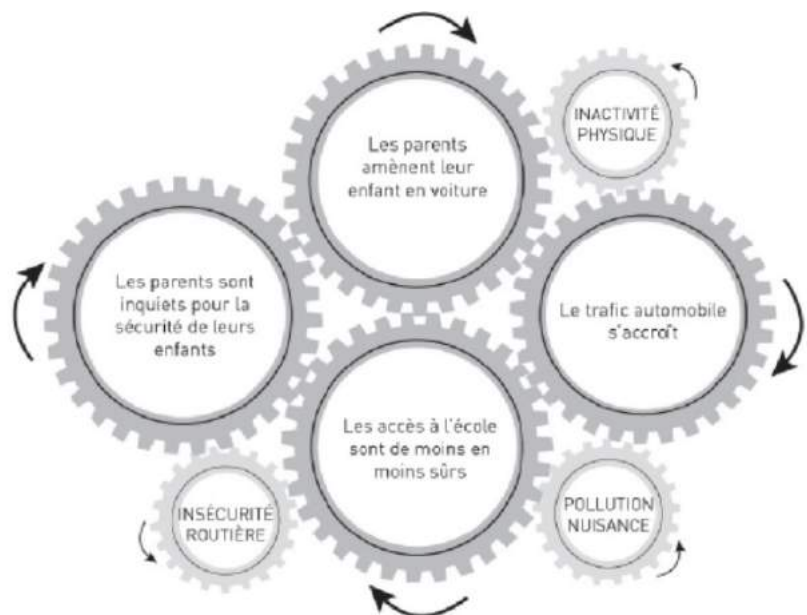
Cercle vicieux

Citant une étude de l'Organisation mondiale de la santé (OMS 2002) dans son rapport annuel 2006 sur la santé de la population montréalaise, la Direction de santé publique de Montréal évoque un cercle vicieux qui mine le développement du transport actif scolaire.

Quelques principes de base d'aménagement pour les piétons et cyclistes

Cyclistes et piétons ont des besoins similaires, s'articulant autour des principes de base suivants :

- Continuité et homogénéité du réseau cyclable et du réseau piétonnier;
- Minimiser les distances – détours – car le carburant est l'effort physique;
- Importance du confort et de la sécurité car, ne bénéficiant d'aucune protection, cyclistes et piétons sont particulièrement vulnérables et sensibles à l'environnement.



5 Éléments favorables aux déplacements actifs déjà en place à Montréal-Nord

Sur le territoire de Montréal-Nord, plusieurs éléments favorables aux déplacements actifs sont déjà en place.

5.1 Secteur 40 km/h :

Mises à part les artères et collectrices où la limite de vitesse prescrite est de 50 km/h et les zones scolaires et de parcs où la limite de vitesse prescrite est de 30 km/h, les rues résidentielles ont toutes des limites de vitesse prescrites à 40 km/h.



Avenue Pelletier – arrondissement de Montréal-Nord (Google)

5.2 Bitume coloré

L'utilisation de bitume coloré pour délimiter les passages piétons et la zone où il est interdit de se stationner, à moins de 5 m d'une intersection, augmente leur visibilité et favorise le respect de l'interdiction de se stationner et de l'obligation de céder le passage aux piétons.



Rue de Charleroi – arrondissement de Montréal-Nord

5.3 Saillie de trottoir

Plus de 20 intersections bénéficient de saillies de trottoir, ce qui consiste à élargir le trottoir sur la chaussée. À l'intersection, les saillies de trottoir créent un entonnoir aux multiples effets bénéfiques :

- Réduction de la longueur de traverse pour les piétons et des dimensions de la zone de croisement des piétons avec les véhicules et les vélos;
- Amélioration de la visibilité réciproque des piétons, des cyclistes et des conducteurs grâce au positionnement avancé des piétons sur le trottoir et à l'augmentation du dégagement visuel (stationnement éliminé aux abords de l'intersection);
- Positionnement des panneaux de signalisation rapproché du centre de vision des automobilistes;
- Réduction de la vitesse des véhicules en virage, qui ne peuvent plus « couper le coin »;
- Canalisation des véhicules dont la trajectoire est plus prévisible et qui ne peuvent plus être côte à côte à l'arrêt sans visibilité suffisante pour franchir l'intersection.
- Une avancée de trottoir de 2,0 à 2,3 m de largeur occupe le même espace que les voitures en stationnement et assure la continuité du cheminement des cyclistes.



Intersection de l'avenue Laurier et du boulevard Maurice-Duplessis (Google)

5.4 Balise centrale

Plusieurs segments de rue bénéficient de balises centrales, lesquelles sont situées en plein cœur du champ de vision des automobilistes et peuvent donc transmettre efficacement des messages tels :

- Un rappel de la limite de vitesse prescrite;
- Un rappel aux véhicules motorisés de leur obligation de céder le passage aux piétons, lorsque combiné à un passage piéton non protégé (à larges bandes jaunes);

De plus, les balises centrales constituent une mesure de rétrécissement de la chaussée, ce qui encourage les véhicules motorisés à ralentir et :

- Augmente la prédisposition des automobilistes à remarquer qu'un piéton désire traverser et à lui céder le passage;
- Diminue non seulement les risques d'accident, mais également la gravité des blessures en cas de collision.



Boulevard Rolland – arrondissement de Montréal-Nord

5.5 Intersection surélevée

Présence d'une intersection surélevée à l'angle de la rue de Dijon et du boulevard Rolland. L'intersection surélevée s'apparente à un dos d'âne allongé et offre plusieurs avantages :

- Ce ne sont plus les piétons qui traversent les voies de circulations, mais plutôt les véhicules qui traversent le « trottoir »;
- L'écoulement des eaux se fait en dehors du cheminement des piétons;
 - Le risque qu'un piéton attendant de traverser se fasse éclabousser s'amenuise
- Lorsque combiné à un passage piéton non protégé, et contrairement à la balise centrale qui ne fait qu'encourager, oblige les véhicules motorisés à ralentir et offre donc un niveau de confort et de sécurité plus élevé.



Intersection du boulevard Rolland et de la rue de Dijon

5.6 Potence et signalisation dynamique

Sur le territoire de l'arrondissement de Montréal-Nord, plusieurs intersections bénéficient de panneaux d'arrêt dynamiques suspendus à des potences, soit deux éléments qui augmentent la probabilité que ces derniers soient aperçus par les automobilistes :

- L'utilisation d'une potence permet de positionner les panneaux de signalisation au centre du champ de vision des automobilistes, plutôt qu'en bordure de rue.
- Les panneaux de signalisation dynamiques, autant parce qu'ils sont équipés d'un système d'éclairage actif que parce qu'ils sont moins courants, attirent l'attention.



Intersection de l'avenue Garon et de la rue de Castille

6 Mesures de renforcement et de sensibilisation au partage de la route

Voici les différentes mesures de renforcement et de sensibilisation au partage de la route réalisées par les policiers du poste de quartier 39 du SPVM.

Opérations dans les zones scolaires

- Deux fois par année, les policiers réalisent 35 jours consécutifs d'interventions dans les zones scolaires :
 - À l'automne lors de la rentrée scolaire;
 - Au printemps lors du retour du beau temps.
- Le restant de l'année, les policiers réalisent entre une et deux opérations radars par semaine dans les zones scolaires.

Opérations dans les parcs

- Présence, durant la saison estivale, de policiers et de cadets à vélo dans les parcs.

Opérations sur le territoire de l'arrondissement

- Chaque printemps, les policiers mènent la campagne de sensibilisation au partage de la route et au respect du code de la sécurité routière « 100 % vigilant »;
- Lors des fêtes de la St-Jean-Baptiste et du Canada, les policiers :
 - Tiennent des kiosques où il est possible de faire buriner son vélo;
 - Distribuent gratuitement des lumières actives pour vélo.



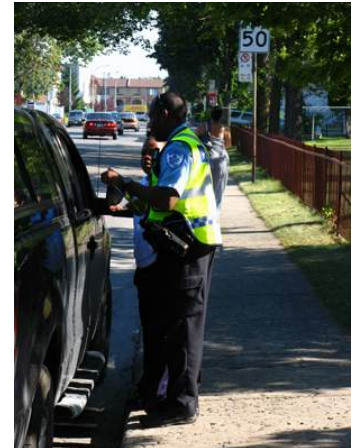
En participant au programme À pied, à vélo, ville active, l'arrondissement de Montréal-Nord réitère son engagement envers les transports actifs et sa volonté de poursuivre la sécurisation des trajets des écoliers.

7 Recommandations générales au poste de quartier 39 du SPVM

7.1 Accentuer la sensibilisation et la surveillance près des écoles

Nous avons constaté des infractions au Code de la sécurité routière récurrentes autour des écoles de l'arrondissement. Les plus courantes sont les suivantes :

- Stationnement :
 - À moins de cinq mètres des intersections;
 - En double file;
 - Dans des zones où il est interdit de se stationner.
- Voitures immobilisées :
 - Obstruant les passages piétons;
 - Dans des zones où il est interdit de s'arrêter.
- Vitesse en zone scolaire excédant 30 km/h;
- Manœuvres de virage en « U » hors des intersections
- Non-respect de la priorité aux piétons aux intersections et aux traverses piétonnes.



Nous invitons les policiers à augmenter la fréquence de leurs opérations à l'entrée et à la sortie des classes et à faire respecter strictement le Code de la sécurité routière dans les zones scolaires. Ces interventions devraient être soutenues tout au long de l'année scolaire et la tolérance à ces infractions courantes devrait être réduite au minimum.

7.2 Impliquer les jeunes dans les activités de sensibilisation auprès des parents

Au-delà de leurs pouvoirs coercitifs, les policiers jouent un rôle essentiel de sensibilisation. Plusieurs opérations et campagnes en ce sens ont déjà lieu et nous croyons que leur efficacité justifie qu'on en augmente le nombre et la fréquence.

L'implication des jeunes de l'école dans ces activités constitue une force qui mérite d'être mise à profit. Passer par les jeunes pour conscientiser les adultes de la dangerosité de leurs comportements est souvent très efficace. À cet effet, les policiers, en collaboration avec l'école, peuvent accompagner les jeunes dans des activités de sensibilisation des parents (par exemple remise de billet de courtoisie, mesure de la vitesse aux abords de l'école ou campagne [La rue pour tous](http://www.velo.qc.ca/transport-actif/A-pied-a-velo-ville-active/La-rue-pour-tous)). Pour plus d'information : consulter www.velo.qc.ca/transport-actif/A-pied-a-velo-ville-active/La-rue-pour-tous).

7.3 Réviser régulièrement les corridors scolaires

Puisque la répartition géographique des élèves et les zones de desserte des écoles peuvent changer au fil des ans, les corridors scolaires devraient être révisés sur une base régulière afin de bien refléter les chemins empruntés par les élèves. À cette fin, les cartes de répartition géographique des élèves, contenues dans chacun des plans de déplacement scolaires, peuvent être un outil utile.

8 Recommandations générales aux équipes-écoles

8.1 Sensibiliser les parents et les élèves à l'importance d'adopter des comportements sécuritaires

Parfois pressés par le temps, certains parents automobilistes adoptent des comportements qui peuvent compromettre la sécurité des enfants aux abords des écoles. Certains d'entre eux ne respectent pas les règles de stationnement ou encore les limites de vitesse de la zone scolaire. De plus, le non-respect de la priorité aux autobus et aux piétons est monnaie courante aux abords des écoles. La plupart du temps, les parents ne sont pas conscients qu'ils menacent la sécurité des élèves.

Aussi, il arrive que certains élèves piétons ne respectent pas le Code de la sécurité routière et adoptent des comportements qui ne sont pas pleinement sécuritaires dans leurs cheminements entre le domicile et l'école. Plusieurs ne traversent pas aux intersections, ne suivent pas les corridors scolaires ou n'écoutent pas les directives des brigadiers.

Pour favoriser des comportements plus sécuritaires, les équipes-écoles peuvent jouer un rôle important en effectuant une sensibilisation récurrente auprès des élèves et des parents sur l'importance d'adopter des comportements adéquats lorsqu'ils se rendent à l'école.

En ce qui concerne les parents automobilistes, insister particulièrement sur l'importance de :

- Respecter la priorité aux piétons aux traverses piétonnes;
- Respecter les limites de vitesse de la zone scolaire;
- Ne pas immobiliser son véhicule à moins de cinq mètres d'une intersection ou d'une traverse piétonne pour y assurer une bonne visibilité;
- Ne pas immobiliser son véhicule dans les zones de débarcadère pour autobus scolaires;
- Ne pas se stationner en double lorsqu'ils débarquent leurs enfants;
- Ne pas effectuer de virage en U aux abords de l'école.

En ce qui concerne les élèves piétons, insister particulièrement sur l'importance de :

- Traverser la rue avec l'aide du brigadier scolaire, le cas échéant;
- Emprunter les traverses piétonnes, le cas échéant, pour traverser la rue;
- Traverser la rue à une intersection, en privilégiant les intersections sécurisées;
- Marcher sur les trottoirs;
- Établir un contact visuel avec les autres usagers, notamment aux intersections, pour s'assurer d'être vu.

En ce qui concerne les élèves cyclistes, insister particulièrement sur l'importance de :

- Avoir un vélo en bon état, adapté à sa taille, avec des freins parfaitement fonctionnels;
- Être visible : doter son vélo et ses habits d'éléments réfléchissants et prévoir des lumières actives lorsqu'il fait sombre;
- Être prévisible : rouler en ligne droite, à un mètre des autos stationnées et indiquer ses intentions avec le code gestuel;
- Être attentif et éviter les distractions, telles que la musique;
- Rouler dans le sens de la circulation;
- Respecter la signalisation, les arrêts obligatoires et les feux de circulation;
- Ne jamais se positionner dans les angles morts des véhicules, en particulier les plus gros, tels que les camions ou les autobus;
- Ne pas hésiter à descendre de son vélo et marcher lorsqu'un endroit est dangereux ou une manœuvre est compliquée.

Le programme *Cycliste averti*, une initiative de Vélo Québec, vise à permettre aux élèves de cinquième et sixième année de se déplacer à vélo de façon sécuritaire et plus autonome dans leur environnement. Se déroulant à l'école, le programme d'éducation allie des enseignements théoriques et pratiques sur la sécurité à vélo et donne aux élèves l'opportunité de faire l'expérience du vélo sur la route, en toute sécurité. Pour plus d'informations : consultez <http://www.velo.qc.ca/CyclisteAverti>

8.2 Donner l'exemple

Toute l'équipe-école est invitée à faire la promotion du transport actif auprès des jeunes, en commençant par donner l'exemple. Plus il y aura d'adultes se déplaçant de manière active, plus les enfants seront portés à les imiter.

Aussi, nous invitons les services de garde des écoles à participer à la campagne *La rue pour tous*. Toute l'équipe-école est par le fait même invitée à signer un engagement visant un meilleur partage de la route. Cette campagne de sensibilisation, développée par Vélo Québec, a pour objectif de rendre le partage de la voie publique plus agréable et plus sécuritaire pour tous les usagers. Grâce à l'appui du service de garde et des élèves, nous incitons les parents à afficher fièrement leur support en apposant la vignette de la campagne à la fenêtre de leur voiture ou de leur résidence. Pour plus d'information : consulter www.velo.qc.ca/transport-actif/A-pied-a-velo-ville-active/La-rue-pour-tous.

8.3 Animer le milieu scolaire grâce aux activités *Mon école, à pied, à vélo*

Dans le cadre du programme À pied, à vélo, ville active, les activités *Mon école à pied, à vélo* visent à sensibiliser et mobiliser toute la communauté scolaire, plus particulièrement les jeunes et leurs parents, aux enjeux et bienfaits du transport actif.

Sur le site Internet de Vélo Québec se trouvent toutes les fiches des activités : www.velo.qc.ca/villeactive/activites. Les activités ont été conçues pour se dérouler dans le cadre scolaire et peuvent être prises en charge par :

- L'enseignant(e) titulaire;
- L'enseignant(e) en éducation physique et à la santé;
- L'animateur(trice) de vie spirituelle et d'engagement communautaire;
- Le/la responsable du service de garde;
- Les parents;
- Ou toute autre personne ou organisme gravitant dans l'univers scolaire.

8.4 Supporter la mise en place d'autobus pédestres

Beaucoup d'écoles de quartier possèdent un bon nombre d'élèves résidant à moins d'un kilomètre de l'école; une distance qui peut facilement se marcher en moins de 20 minutes par un enfant. Voilà donc un potentiel intéressant pour les déplacements actifs. Cependant, certains parents peuvent être craintifs de laisser leurs enfants marcher seuls vers l'école et savoir que les enfants sont accompagnés peut contribuer à faire disparaître ces inquiétudes. En ce sens, nous recommandons la création d'autobus pédestres, dans lesquels les élèves habitant dans un même secteur ou le long d'un trajet commun peuvent marcher ensemble accompagnés par un adulte.

La mise en place d'autobus pédestres comporte plusieurs avantages notamment :

- La réduction de la circulation automobile autour des écoles;

- Une sécurité accrue des piétons;
- La possibilité pour les enfants de faire de l'exercice tout en se faisant des amis;
- Le développement d'un sentiment d'appartenance à un groupe;
- Une meilleure concentration en classe des élèves piétons.

Les cartes de répartition géographique des élèves, contenues dans chacun des plans de déplacement scolaires, permettent d'évaluer le potentiel pour des autobus pédestres. Aussi, des ressources sont disponibles auprès de la Société canadienne du cancer, qui offre un support à la mise en place par le biais de son programme *Trottibus*. Pour plus d'informations : consultez www.trottibus.ca

9 Recommandations générales à l'Arrondissement de Montréal-Nord

Recommandation

Prendre des mesures pour assurer un dégagement visuel minimal de 5 m aux intersections.

9.1 Dégagement visuel aux intersections

Le stationnement d'un véhicule à moins de 5 m d'une intersection est une infraction à l'article 386 du Code de la sécurité routière du Québec. Les voitures y étant stationnées obstruent la visibilité aux coins des rues. Cette situation est dangereuse pour les piétons voulant y traverser, mais également pour tous les utilisateurs de la route s'approchant de l'intersection. Les risques sont d'autant plus grands pour les enfants en raison de leur petite taille. Une visibilité accrue réduit le risque de collision entre les automobiles, les piétons et les cyclistes en permettant un temps de réaction plus grand.

Or, cette infraction est largement répandue dans tous les secteurs de l'arrondissement. Bien qu'il incombe aux policiers de faire respecter ce règlement, nous sommes d'avis que l'arrondissement peut leur venir en aide en prenant des mesures visant à dégager les intersections, prioritairement le long des corridors et des zones scolaires ainsi qu'autour des parcs.

Plusieurs mesures peuvent être envisagées à cette fin :

- L'implantation d'une signalisation d'interdiction de stationner appropriée aux intersections;
- Un marquage au sol approprié rappelant l'interdiction de stationner;
- Des aménagements physiques empêchant les voitures de s'y stationner :
 - Des mesures saisonnières : installation de bacs à fleurs, de bollards, de supports à vélo, etc.;
 - Des mesures permanentes : aménagement de saillies de trottoirs.



Exemple de marquage visant le dégagement visuel de l'intersection – arrondissement de Verdun



Exemple de marquage en secteur commercial visant le dégagement visuel de l'intersection – arrondissement de Verdun



Support à vélo installé près d'une intersection – arrondissement Le Plateau-Mont-Royal

9.2 Marquage effacé sur la chaussée

Le marquage au sol des passages pour piétons permet d'indiquer clairement non seulement là où les piétons doivent traverser, mais également là où les automobilistes doivent s'attendre à voir ceux-ci traverser. Par exemple, lorsqu'un passage pour piétons est présent à un arrêt, un automobiliste aura davantage tendance à immobiliser son véhicule avant celle-ci plutôt qu'à la limite de la voie perpendiculaire. De plus, puisque les enfants ont besoin de repères clairs pour respecter les règles, le recours à ce type de marquage au sol est tout indiqué le long des principaux axes de cheminement des élèves vers leur école.

En ce qui concerne le marquage des aménagements cyclables et des passages pour cyclistes, ils sont utiles autant pour rappeler leur présence aux autres usagers de la route que pour transmettre aux cyclistes ce qui est attendu de leur part (sens de la circulation, bidirectionnel, trajet, etc.)

Lors de nos analyses, nous avons constaté que plusieurs marquages au sol étaient en mauvais état. Il est recommandé de refaire rapidement le marquage après la saison hivernale et de donner la priorité aux zones situées en bordure des parcs ainsi que le long des corridors et des zones scolaires lors des opérations de marquage.

Pour éviter les opérations de marquages récurrentes, il est recommandé d'utiliser des types de marquages plus durables, par exemple le marquage thermoplastique.

Recommandations

S'assurer de refaire rapidement le marquage après la saison hivernale;

Donner la priorité aux secteurs à proximité des écoles et des parcs lors des opérations de marquage;

Utiliser des types de marquages plus durables.



Passages piétons effacés – Intersection de la rue Jean-Talon Est et du boulevard de l'Assomption



Exemple de marquage permanent thermoplastique – école Cœur-Immaculé-de-Marie, arrondissement Le Sud-Ouest

9.3 Faciliter la traversée des artères et des routes collectrices

Les artères et les routes collectrices de l'arrondissement sont souvent citées comme étant inconfortables à traverser en raison notamment du volume de circulation qu'on y retrouve et de la largeur de leur chaussée. En ce sens, elles peuvent représenter des barrières aux déplacements actifs, particulièrement pour les enfants et les personnes âgées ou à mobilité réduite. D'ailleurs, dans le cadre des démarches d'élaboration du Plan local de déplacement de l'Arrondissement, cet enjeu a été identifié comme prioritaire par 68 % des participants à la soirée d'échange².

À cet effet et puisque :

- La majorité des accidents de la route impliquant des piétons ou des cyclistes ont lieu aux intersections;
- Le nombre d'accidents augmente proportionnellement en fonction de la largeur de la chaussée à traverser et du volume de circulation automobile qu'on y retrouve³.

Il est recommandé de prendre des mesures pour faciliter la traversée des artères aux intersections.

Les mesures pouvant être prises à cette fin sont nombreuses, mais visent généralement à répondre aux objectifs suivants :

Simplifier la traversée de l'intersection :

- Favoriser une signalisation assurant la priorité aux piétons (exemples : implantation de feux pour piétons à décompte numérique, ajout d'une phase protégée ou exclusive pour piétons dans le cycle des feux de circulation, allongement du temps alloué pour traverser, etc.);
 - Lors d'une phase protégée pour piéton, il est interdit aux véhicules d'effectuer des manœuvres de virages et leur trajectoire ne croise donc pas celle des piétons;
 - Lors d'une phase exclusive pour piétons, les piétons débutent la traversée de l'intersection alors que l'ensemble des feux de circulation est rouge et que tous les véhicules sont immobilisés.
- Plusieurs intersections de l'arrondissement de Montréal-Nord bénéficient de feux piétons à décompte numérique. Toutefois, le décompte numérique d'un certain nombre de ces derniers n'est actif que lorsque la main clignote. Afin d'accommoder les personnes qui marchent plus lentement et les groupes de plusieurs piétons, notamment à proximité des écoles, il est recommandé de reprogrammer les feux piétons pour lesquels le décompte numérique ne commence que lorsque la main clignotante apparaît, afin qu'ils soient actifs dès le début de la phase pour piéton.
- En l'absence d'un feu de circulation vis-à-vis d'un passage piéton, certaines intersections de l'arrondissement de Montréal-Nord ne bénéficient, en guise de feu piéton, que d'un petit feu de circulation bicolore vert et rouge. Parce que sur ces derniers le feu tourne au rouge sans avertissement, les piétons peuvent se faire surprendre alors qu'ils n'ont pas complété leur traversée et sont encore en plein milieu de la chaussée. Il est recommandé de prioriser le remplacement de ces petits feux de circulation bicolores, pour des feux piétons à décompte numérique.

Recommandations

Prendre des mesures afin de faciliter la traversée des piétons et des cyclistes aux intersections;

Reprogrammer les feux piétons pour lesquels le décompte numérique ne commence que lorsque la main clignotante apparaît;

Remplacer les petits feux de circulation bicolores vert et rouge par des feux piétons à décompte numérique;

À l'avenir, il est recommandé d'aménager des ilots refuges bénéficiant de bateaux pavés et dont la largeur excède 1,5 m;

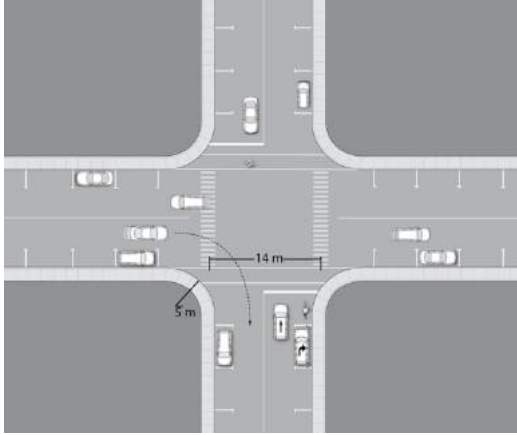
Lorsque des voies divergentes sont présentes à une intersection, évaluer la possibilité de les retirer.

² Rapport synthèse : Soirée d'échanges dans le cadre du Plan local de déplacements de l'arrondissement Montréal-Nord, 5 mai 2015, Acertys relations citoyennes, p.6

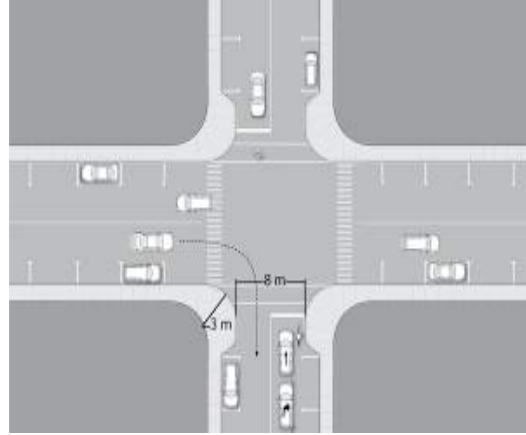
³ MORENCY, P., CLOUTIER, M. S. (2005) *Distribution géographique des blessés de la route sur l'île de Montréal; cartographie pour les 27 arrondissements*, Direction de santé publique de Montréal, Montréal, 158 p.

Diminuer la durée d'exposition des piétons et cyclistes :

- Réduire la distance à franchir à l'intersection (exemples : réduction du nombre de voies de circulation, réduction des rayons de trottoirs, aménagement de saillies de trottoir à l'intersection, présence d'un îlot refuge ou d'un terre-plein au centre de la chaussée, etc.).



Exemple d'une intersection sans saillies de trottoir



Exemple d'une intersection avec saillies de trottoir

- Plusieurs intersections majeures de l'arrondissement de Montréal-Nord bénéficient d'îlots refuges ou de terrepleins, toutefois :
 - Rares sont les îlots refuges dont la largeur excède 1,5 m, soit une largeur qui place le piéton dans une situation d'attente inconfortable et sans réelle marge de recul par rapport au trafic motorisé;
 - Certains terrepleins obstruent les passages piétons et font office d'îlots refuges, mais sont démunis de bateau pavé. Ceci les rend non seulement inutilisable pour plusieurs piétons à mobilité réduite, clientèle qui est pourtant la plus susceptible de bénéficier de ce type d'aménagement, mais qui en plus oblige ces derniers à s'exposer au risque en contournant l'obstacle via la voie de circulation utilisée par les véhicules motorisés;
 - À l'avenir, il est recommandé d'aménager des îlots refuge bénéficiant de bateaux pavés et dont la largeur excède 1,5 m.



Îlot refuge n'offrant que peu de marge de recul par rapport au trafic motorisé – Intersection de l'avenue Désy et du boulevard Henri-Bourassa



Terreplein jouant le rôle d'un îlot refuge, mais ne bénéficiant pas de bateau pavé – Intersection des boulevards Léger et Rolland

Améliorer la visibilité à l'intersection par :

- Le marquage au sol de passages piétons ou de vélos et de chevrons bien visibles :
 - Le marquage à larges bandes permet de mieux délimiter la zone de traverse et d'en augmenter la visibilité. Il est recommandé de marquer un minimum de deux passages piétons à bandes larges, orientées selon les débits piétonniers, sur les intersections jugées à risque.
 - L'aménagement d'un passage piéton délimité par un matériau contrasté à l'avantage d'identifier encore plus clairement la priorité qui doit être accordée aux piétons et de ne jamais s'effacer.
 - Voir également les recommandations déjà suggérées concernant l'entretien du marquage au sol et au recours à des techniques de marquage qui augmentent leur durabilité (voir point 9.2)
- Le dégagement visuel aux coins de l'intersection (voir point 9.1).



Exemple d'un marquage de passage piéton à bandes simples



Exemple d'un marquage de passage piéton à larges bandes



Exemple d'un marquage de vélos et marquage de vélos et

Lors de nos visites de terrain, à l'automne 2015, nous avons constaté que plusieurs intersections présentaient des géométries complexes qui compliquent la traversée des piétons et des cyclistes :

- Plusieurs intersections sont configurées de manière non perpendiculaire. Une configuration non perpendiculaire :
 - Limite la vision des piétons par les automobilistes et vice versa;
 - Allonge la distance sur laquelle les piétons sont exposés au risque durant la traversée;
 - Il est possible, par la mise en place de bacs à fleurs ou de bollards et, à plus long terme, par l'aménagement de saillies ou le prolongement des terrepleins, de rendre les passages piétons davantage rectilignes et perpendiculaires aux trottoirs.



L'intersection des boulevards Lacordaire et Léger n'est pas perpendiculaire (Google)

- Présence de plusieurs voies divergentes, ce qui complique les déplacements des piétons et des cyclistes, particulièrement ceux des enfants. Les voies divergentes sont à éviter dans les quartiers résidentiels :
 - Ajoutent une zone de croisement avec les piétons et les cyclistes et augmentent donc leur exposition aux véhicules;
 - La vitesse accrue des véhicules en virage présente un danger et augmente les risques d'accident;
 - La visibilité est mauvaise pour les piétons et cyclistes qui doivent user d'une vigilance accrue lors de leur traversée;
 - Les conducteurs peuvent être distraits par leur manœuvre d'insertion dans la circulation;
 - Les piétons doivent emprunter un îlot déviateur, lequel offre souvent un espace très restreint et peu confortable.



Voie divergente à l'intersection du boulevard Lacordaire et de la rue de Charlevoix

9.4 Augmenter le confort des trottoirs

Lorsqu'on désire favoriser les déplacements à pied, les trottoirs sont incontournables. De par leur élévation au-dessus du niveau de la chaussée ils constituent un espace piéton confortable, bien délimité et inaccessible aux véhicules motorisés.

Sur le territoire de l'arrondissement de Montréal-Nord :

- La majorité des rues bénéficient de trottoirs des deux côtés de la rue, mais certains tronçons n'en ont que d'un seul côté.
- Plusieurs rues ne bénéficient que de trottoirs dont la largeur est d'environ 1,5 m. Cette largeur :
 - Rend difficile le croisement entre deux piétons;
 - Rend difficile le cheminement côte à côte de deux piétons.
- Pour circuler confortablement un piéton requiert un espace de 0,9 m de largeur.
- Absence de bateaux pavés à plusieurs intersections, particulièrement celles en « T »;
 - Les bateaux pavés facilitent l'accès aux trottoirs pour les personnes à mobilité réduite et les familles avec poussettes.

La plupart des bâtiments bénéficient d'espaces de stationnements privés et les nombreuses entrées charretières qui y donnent accès causent de l'inconfort :

- À longueur d'année aux personnes à mobilité réduite et aux familles avec poussettes;
- L'hiver, lorsque glissantes, à toute la population;

Recommandation

Aménager un deuxième trottoir là où il n'y en a qu'un seul;

Élargir les trottoirs les plus achalandés et ceux dont la largeur est de moins de 1,8 m;

Aménager des bateaux pavés aux intersections qui en sont démunies;

Aménager des banquettes le long des trottoirs.



La pente des entrées charretières cause de l'inconfort aux piétons, particulièrement aux personnes à mobilité réduite et aux familles avec poussettes

- Dans un contexte où près de 38 % de la population de l'arrondissement est âgé soit de moins de 14 ans, soit de plus de 65 ans⁴, il apparaît d'autant plus important de limiter les irritants causés par les entrées charretières.



Absence de bateau pavé vis-à-vis du passage piéton à l'intersection des boulevards Ste-Colette et Maurice-Duplessis

L'aménagement de banquettes le long des trottoirs :

- Permet d'aménager la pente des entrées charretières à l'écart du trottoir;
- Augmentent la marge de recul entre les voies de circulations automobiles et la zone piétonne et donc le sentiment de sécurité des piétons;
- Réduit la largeur de la chaussée et donc la vitesse des véhicules, ce qui augmente la sécurité réelle de tous les usagers de la route;
- Crée une aire de dépôt afin d'éviter que les nombreux bacs de recyclage, de compostages et de poubelles ne deviennent des obstacles aux piétons;
- Permet d'améliorer la qualité de vie des résidents, lorsque végétalisées.



Présence de nombreuses entrées charretières sur la rue Villeneuve – arrondissement de Montréal-Nord



Banquette végétalisée sur l'avenue Highlands – arrondissement LaSalle

Afin de diminuer les coûts d'implantation, il est proposé de profiter des réfections majeures de tronçons de rues pour envisager :

- D'aménager un deuxième trottoir aux rues qui n'en ont qu'un seul;
- D'élargir les trottoirs à 1,8 m minimum et de prévoir une largeur plus grande pour les trottoirs connaissant un achalandage plus important, par exemple en présence d'arrêts d'autobus et le long des rues commerciales ou des corridors scolaires;
- D'aménager des banquettes le long des trottoirs.

⁴ Profil sociodémographique de l'arrondissement de Montréal-Nord, janvier 2013, p.10

9.5 Déneigement aux abords des écoles

La présence de trottoirs pour le confort et la sécurité des piétons, particulièrement pour les usagers plus vulnérables comme les enfants et les personnes âgées ou à mobilité réduite, a été mentionnée plus haut. Cependant, il importe d'ajouter que les trottoirs doivent être accessibles durant toute l'année. Ainsi, un déneigement adéquat de ces infrastructures doit être fait en saison hivernale.

Or, plusieurs écoles ont mentionné que les trottoirs aux environs de leur établissement n'étaient pas déneigés adéquatement en hiver. On rapporte également des opérations de déneigement durant les heures d'entrée et de sortie de classes, pouvant entraîner des situations conflictuelles entre les piétons et les véhicules de déneigement.



Arrondissement Rivière-des-Prairies–Pointe-aux-Trembles

Recommandations

Prioriser les trottoirs aux alentours des écoles lors des opérations de déneigement;

Planifier les opérations de déneigement aux environs des écoles de manière à éviter les heures d'entrée et de sortie des classes.

Conséquemment, l'arrondissement se doit d'assurer un déneigement le plus rapide possible des trottoirs et de prioriser les rues adjacentes aux écoles ainsi que les corridors les plus achalandés par ses écoliers. Aussi, il convient de planifier les opérations aux environs des écoles de manière à effectuer le déneigement avant les heures d'entrée et de sortie des écoliers pour éviter les conflits entre ces derniers et les véhicules de déneigement.

Il est à noter que, depuis la mise en œuvre de la nouvelle politique de déneigement de la Ville de Montréal, l'Arrondissement de Montréal-Nord a ajouté de nouveaux appareils dédiés aux intersections, aux trottoirs et aux arrêts d'autobus, dont le mandat est d'améliorer le confort des piétons.

9.6 Sécuriser les principaux axes de cheminement des élèves

L'identification des corridors scolaires est utile à plusieurs égards :

- Identifier les corridors où la réalisation de mesures d'apaisement de la circulation doit être priorisée;
- Inciter, le long de ces corridors, les automobilistes à adopter un comportement prudent en leur indiquant la forte probabilité qu'ils ont de rencontrer des écoliers;
- Diriger les écoliers vers ces corridors qui, conséquemment, sont les plus sécuritaires vers l'école.



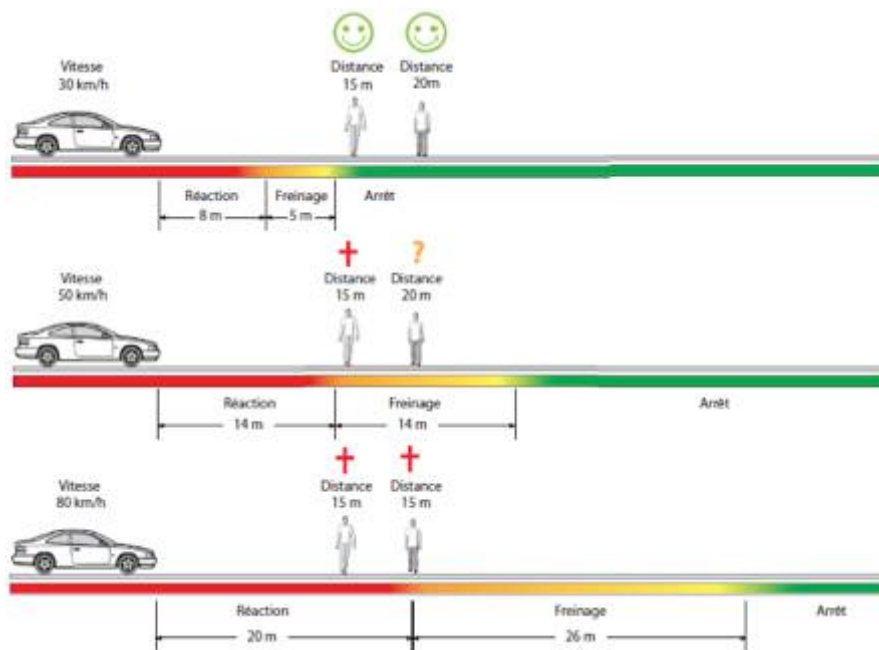
Exemple de panneaux de corridors scolaires

Bien que de tels corridors existent à Montréal-Nord, certains éléments pourraient être mis en place pour inciter davantage les automobilistes à réduire leur vitesse et à avoir une plus grande vigilance lorsqu'ils y circulent. En ce sens, il est recommandé :

- De prioriser ces corridors en ce qui a trait aux recommandations concernant :

- Le dégagement visuel des intersections (voir point 9.1);
 - L'entretien du marquage au sol (voir point 9.2);
 - Le traitement des intersections majeures (voir point 9.3);
 - Le confort et le déneigement des trottoirs (voir points 9.4 et 9.5).
- D'identifier visuellement ces corridors, notamment par l'ajout de panneaux de signalisation et de balises centrales ou par le marquage de pictogrammes d'écoliers sur la chaussée;
- De multiplier, dans la mesure du possible, l'implantation de mesures d'apaisement de la circulation le long de ces corridors;
- D'évaluer la possibilité d'abaisser la limite de vitesse à 30 km/h le long de ces corridors;
 - Rappelons que pour un piéton happé par un véhicule circulant à 30, 50 ou 65 km/h, les risques de décès sont respectivement de 10 %, 45 % et 85 %⁵;
 - L'Arrondissement de Montréal-Nord mentionne, au point 23 de son plan d'action en environnement 2011-2015, avoir la volonté de réduire la vitesse autorisée dans les secteurs résidentiels;
 - Certains Arrondissements de la Ville de Montréal ont été jusqu'à abaisser la limite de vitesse prescrite à 30 km/h pour l'ensemble des secteurs résidentiels de leur territoire⁶.
- De marquer les passages pour piétons le long de ces corridors;
- De marquer les lignes d'arrêts en présence d'arrêts obligatoires au croisement d'un corridor scolaire.

De plus et puisque la répartition géographique des élèves peut varier au fil des années, il est recommandé de s'assurer périodiquement que la localisation des corridors scolaires est toujours appropriée en regard du cheminement des élèves vers l'école. À cet égard, les cartes de répartition géographique des élèves, présentes dans les plans de déplacements scolaires personnalisés, peuvent être d'une grande utilité.



Pour un piéton happé par un véhicule circulant à 30, 50 ou 65 km/h, les risques de décès sont respectivement de 10 %, 45 % et 85 %

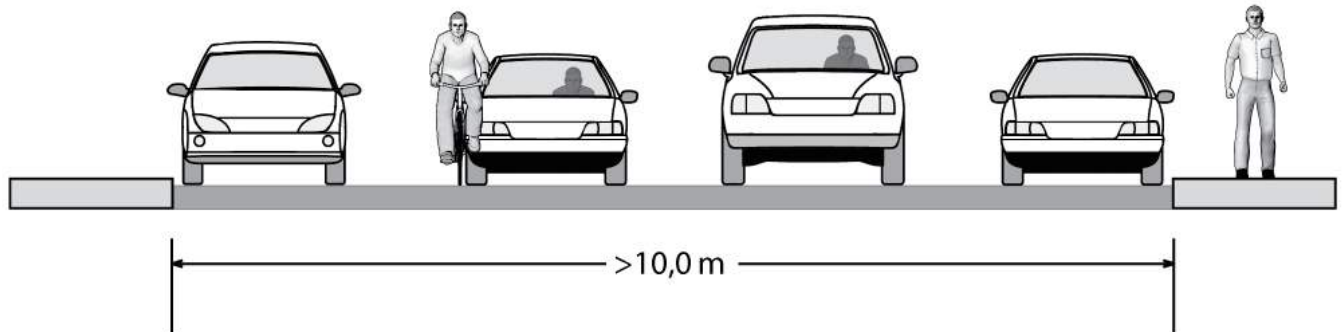
⁵ Guide de détermination des limites de vitesse sur les chemins du réseau routier municipal, MTQ, 2003, p.18.

⁶ Depuis peu, la limite de vitesse prescrite dans les secteurs résidentiels des Arrondissements d'Outremont, du Sud-Ouest, du Plateau-Mont-Royal et de Rosemont – La Petite-Patrie, est de 30 km/h.

9.7 Réduire la largeur de certaines rues

Plusieurs rues de l'arrondissement de Montréal-Nord semblent plus larges que nécessaire. Une voie de circulation trop large encourage la prise de vitesse et, les véhicules ayant l'espace suffisant pour se déplacer latéralement, rend leur trajectoire moins prévisible. Lorsque le stationnement est permis des deux côtés, la largeur de chaussée recommandée est inférieure à :

- 10 m pour une rue à sens unique et à une voie de circulation;
- 14 m pour une rue bidirectionnelle à deux voies de circulation.



Sur une rue à sens unique où le stationnement est permis des deux côtés et dont la chaussée est d'une largeur de plus de 10 m, les véhicules bénéficient d'un espace pour circuler qui incite les automobilistes à circuler côte à côte, ne laissant aucune place pour les cycliste

Sachant que :

- Une largeur de 2,1 m est suffisante pour garer une voiture en bordure de trottoir;
- Une largeur de 3,3 m est suffisante pour aménager une voie de circulation permettant aux autobus et aux camions de circuler.

Voici quelques pistes méritant d'être explorées afin de réduire la largeur de certaines rues :

À court-moyen terme

- Effectuer le marquage de lignes de rive, de hachures latérales, d'un terreplein central virtuel ou de bandes cyclables;
- Mettre en place des balises centrale ou des bacs à fleurs pour produire un effet de rétrécissement de la chaussée;
- Configurer des espaces de stationnements obliques par l'arrière. Ceux-ci demandent les mêmes manœuvres que le stationnement en parallèle (arrêt et marche arrière en diagonale) et offrent les avantages suivants :
 - Capacité de stationnement accrue pour une même longueur de rue;
 - Réduction de la largeur de la chaussée et donc de la vitesse de circulation des véhicules;
 - Ouverture des portières entre les véhicules stationnés plutôt que sur la voie de circulation des vélos;
 - Bonne visibilité du conducteur, autant en



Exemple de terre-plein central virtuel accompagné de bacs à fleurs – Arrondissement



Stationnement oblique par l'arrière – arrondissement Le Plateau-Mont-Royal

- entrant qu'en sortant de la case de stationnement;
- Prévisibilité de la manœuvre pour le cycliste. La voiture qui s'apprête à stationner doit d'abord s'immobiliser et engager la marche arrière;
- Accès facile au trottoir à partir de la voiture, sans avoir à contourner la portière ouverte;
- Accès facile au coffre de la voiture à partir du trottoir.

À moyen ou long terme

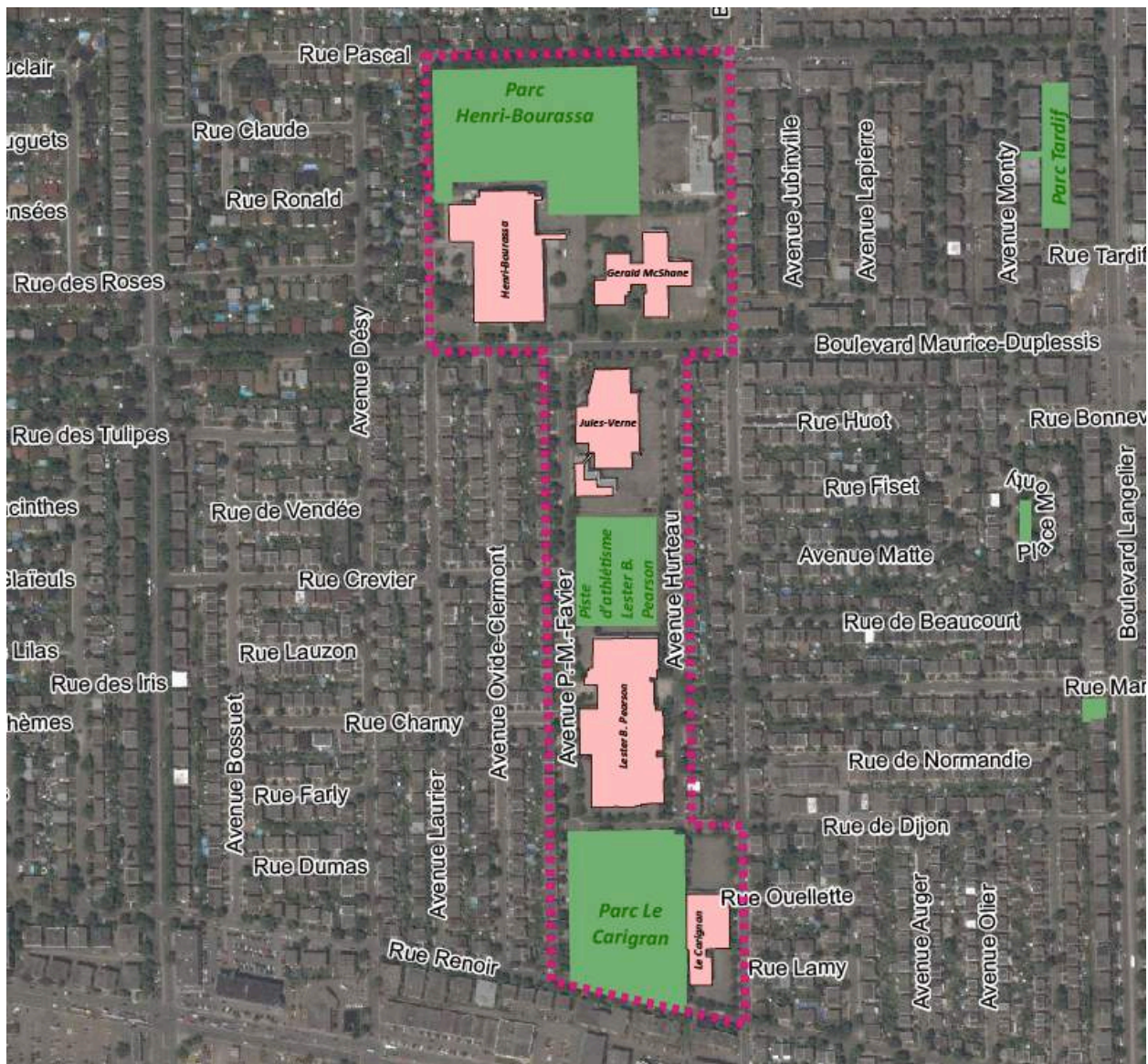
- Élargir des trottoirs;
- Ajouter des banquettes végétalisées;
- Ajouter un terre-plein.

De plus, si la chaussée n'est pas réduite sur toute sa longueur, elle peut l'être de façon ponctuelle aux intersections par :

- L'aménagement de saillies permanentes ou virtuelles;
- L'installation de bacs à fleurs;
- La réduction des rayons de trottoirs;
- L'aménagement d'un îlot ou d'un refuge central.

10 Les écoles du corridor vert

Le secteur du corridor vert est délimité par les rues Pascal, Renoir et de Dijon, les avenues Laurier, P.-M.-Favier et Hurteau et les boulevards Rolland et Maurice-Duplessis. Les écoles primaires Gérald-McShane, Jules-Verne et le Carignan ainsi que les écoles secondaires Henri-Bourassa et Lester B. Pearson, y sont localisées. On y retrouve également le parc Henri-Bourassa (lequel accueille l'aréna Rolland, la Maison culturelle et communautaire de Montréal-Nord et la piscine Henri-Bourassa), le parc Le Carignan (lequel accueille le centre d'activités communautaires Le Carignan et une patinoire extérieure réfrigérée) ainsi que la piste d'athlétisme Lester B. Pearson. En semaine, près de 6000 personnes convergent quotidiennement vers le corridor vert.



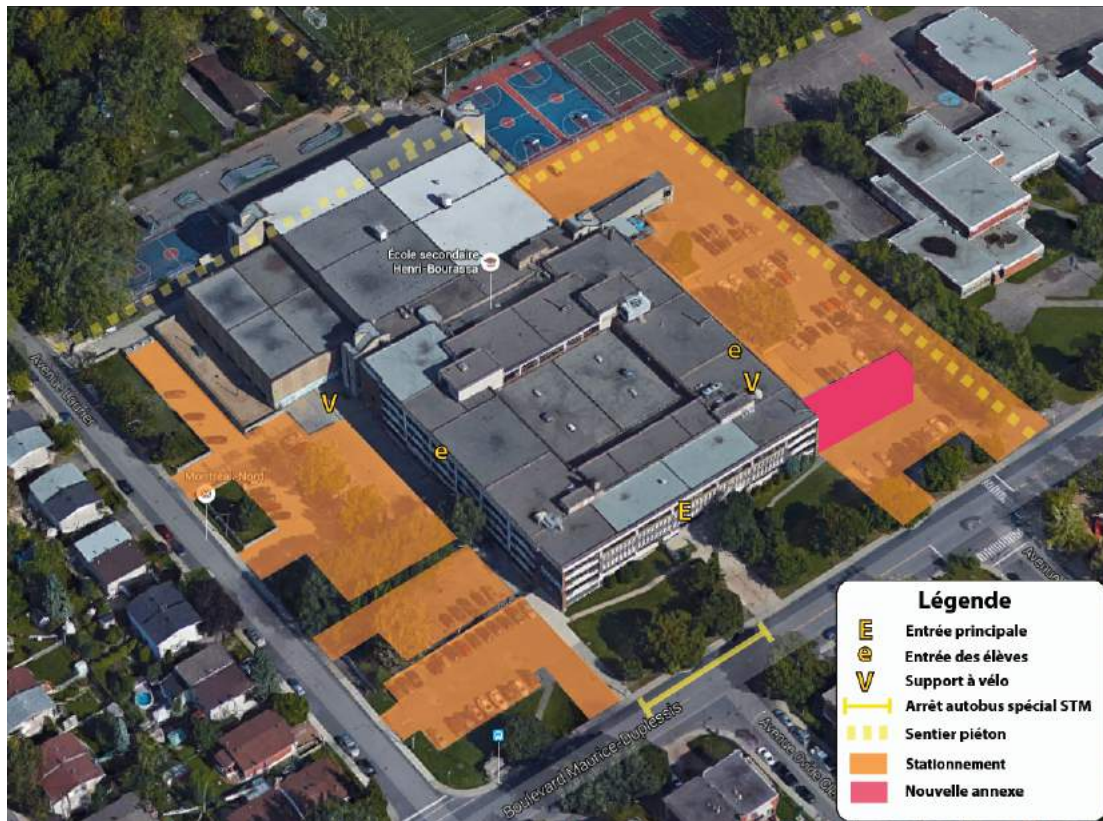
Délimitation du corridor vert

10.1 Fiches des écoles du corridor vert

10.1.1 L'école secondaire Henri-Bourassa

Direction	Commission scolaire
Monsieur Jean-François Bouchard	Commission scolaire de la Pointe-de-l'Île
Type d'école	Pourcentage d'élèves transportés en autobus/berline(s) scolaire(s)
École de quartier, mais le programme d'éducation international est également offert	N/A
Nombre d'élèves	Nombre d'employés
2000	200

L'école secondaire Henri-Bourassa est située à l'angle du boulevard Maurice-Duplessis et de l'avenue Laurier, à l'ouest de l'école primaire Gérald-McShane et au sud du parc Henri-Bourassa. L'entrée principale de l'école, ainsi que l'arrêt pour l'autobus spécial de la STM qui est dédié aux élèves, sont sur le boulevard Maurice-Duplessis. De plus, les deux aires de stationnement pour le personnel, les deux entrées des élèves ainsi que les deux aires où l'on retrouve des supports à vélo, sont de part et d'autre du bâtiment, à l'est et à l'ouest.

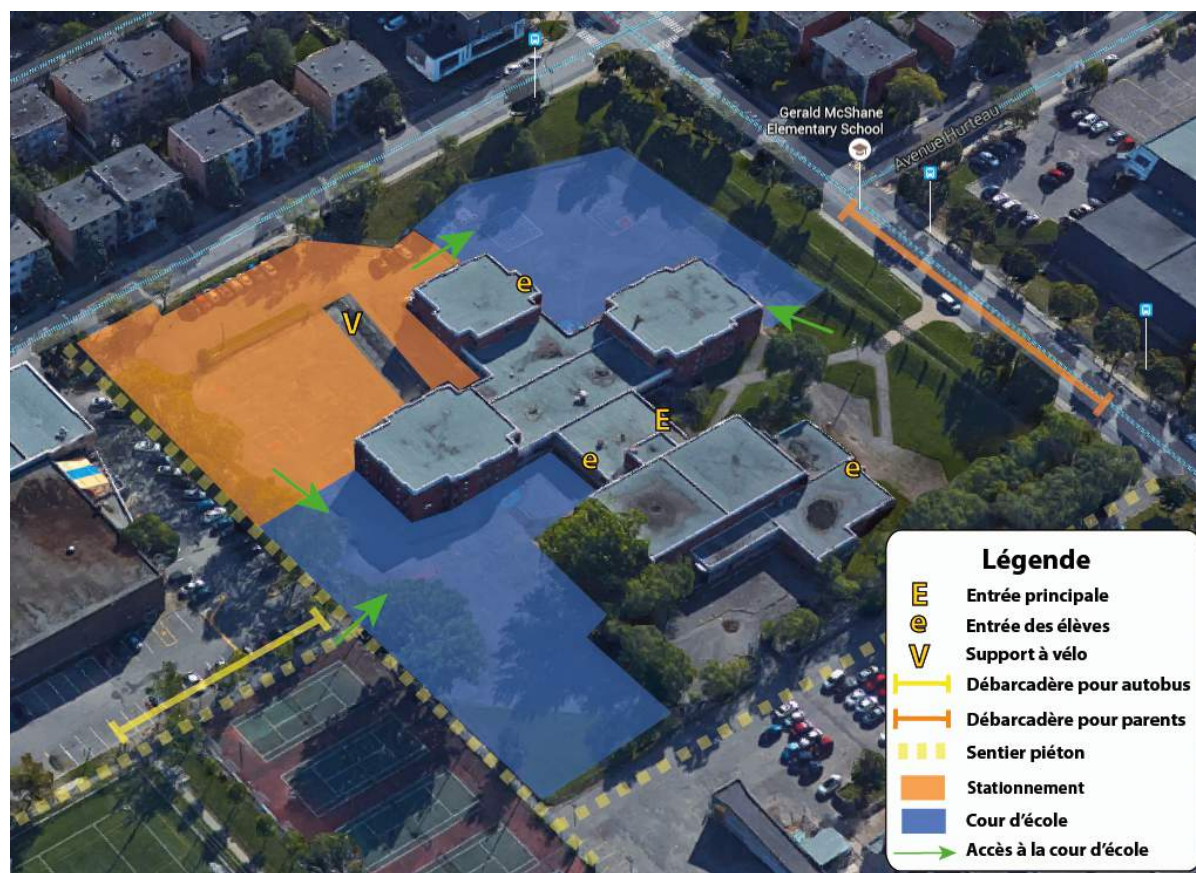


L'école secondaire Henri-Bourassa est située au 6051, boulevard Maurice-Duplessis, dans l'arrondissement de Montréal-Nord (Google).

10.1.2 L'école primaire Gerald McShane

Direction	Commission scolaire
Madame Christina Chillelli	Commission scolaire English-Montréal
Type d'école	Pourcentage d'élèves transportés en autobus/berline(s) scolaire(s)
École de quartier	50%
Nombre d'élèves	Nombre d'employés
206	25

L'école primaire **Gérald-McShane** est située à l'angle des boulevards Maurice-Duplessis et Rolland, à l'est de l'école secondaire Henri-Bourassa et au sud de la Maison culturelle et communautaire de Montréal-Nord. Sur le boulevard Maurice-Duplessis, se trouve l'entrée principale, deux des entrées des élèves, la zone de débarcadère pour les parents et l'une des deux cours d'école, dont l'un de ces accès. Sur le boulevard Rolland, se trouve l'aire de stationnement du personnel, plusieurs supports à vélo et des accès pour les deux cours d'école. Derrière, entre l'école et la Maison culturelle et communautaire de Montréal-Nord, il y a un sentier piéton qui permet d'accéder à la deuxième cour d'école ainsi qu'à la zone de débarcadère pour les autobus scolaire.



L'école primaire Gerald McShane est située au 6111, boulevard Maurice-Duplessis, dans l'arrondissement de Montréal-Nord (Google).

10.1.3 L'école primaire Jules-Verne

Direction	Commission scolaire
Monsieur Marc-André Chabot	Commission scolaire de la Pointe-de-l'Île
Type d'école	Pourcentage d'élèves transportés en autobus/berline(s) scolaire(s)
École de quartier, mais 10 classes spécialisées (langage et DGA)	10%
Nombre d'élèves	Nombre d'employés
750	110

L'école primaire Jules-Verne est située entre la piste d'athlétisme Lester B. Pearson, le boulevard Maurice-Duplessis ainsi que les avenues P.-M.-Favier et Hurteau. Sur l'avenue P.-M.-Favier, on retrouve l'entrée principale de l'école, l'une des deux aires de stationnement pour le personnel, la zone de débarcadère pour les autobus scolaires ainsi que des accès pour les cours d'écoles principale et secondaire. Sur l'avenue Hurteau, on retrouve la deuxième aire de stationnement pour le personnel ainsi que deux accès à la cour d'école principale. Enfin, l'école compte trois entrées des élèves auxquelles il est possible d'accéder autant depuis P.-M.-Favier que depuis Hurteau.



L'école primaire Jules-Verne est située au 11 811 avenue P.-M.-Favier, dans l'arrondissement de Montréal-Nord (Google).

10.1.4 L'école secondaire Lester B. Pearson

Direction	Commission scolaire
Monsieur Giuseppe Cacchione	Commission scolaire English-Montréal
Type d'école	Pourcentage d'élèves transportés en autobus/berline(s) scolaire(s)
École de quartier, mais un programme de sport-études est également offert	N/A
Nombre d'élèves	Nombre d'employés
1000	100

L'école secondaire Lester B. Pearson est située entre l'école primaire Jules-Verne, la rue de Dijon ainsi que les avenues P.-M.-Favier et Hurteau. Sur l'avenue P.-M.-Favier, on retrouve deux des aires de stationnement pour le personnel, l'entrée principale, l'une des deux entrées des élèves et l'un des accès à la piste d'athlétisme de l'école. Sur l'avenue Hurteau, on retrouve un autre accès à la piste d'athlétisme, la deuxième entrée des élèves et l'arrêt pour l'autobus spécial de la STM qui est dédié aux élèves. Enfin, sur la rue de Dijon, se trouve la troisième aire de stationnement pour le personnel et, dans le parc Le Carignan, un support à vélo qui appartient à l'Arrondissement.

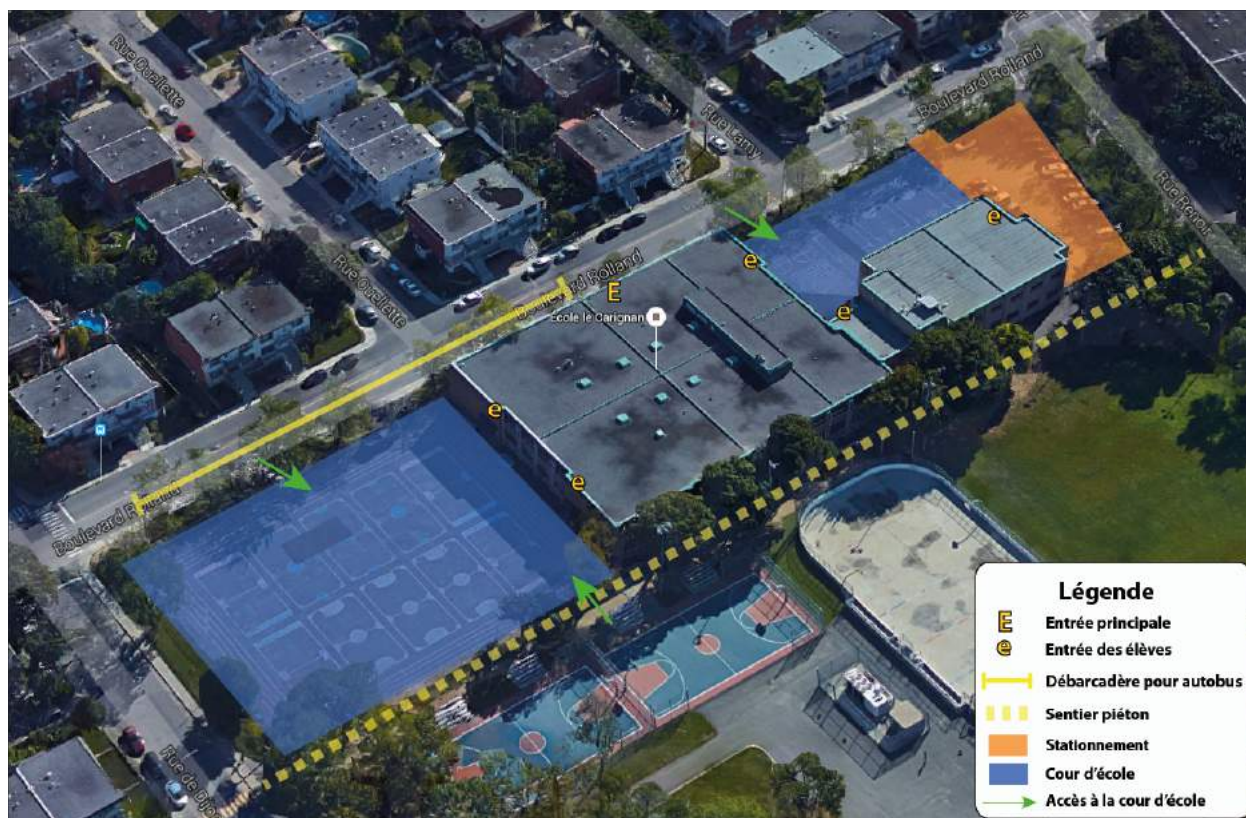


L'école secondaire Lester B. Pearson est située au 11 575 avenue P.-M.-Favier, dans l'arrondissement de Montréal-Nord (Google).

10.1.5 L'école primaire Le Carignan

Direction	Commission scolaire
Monsieur Alain Gascon	Commission scolaire de la Pointe-de-l'Île
Type d'école	Pourcentage d'élèves transportés en autobus/berline(s) scolaire(s)
École de quartier	18%
Nombre d'élèves	Nombre d'employés
591	70

L'école primaire Le Carignan est située entre le parc du même nom, le boulevard Rolland et les rues Renoir et de Dijon. Sur le boulevard Rolland, on retrouve l'entrée principale, la zone de débarcadère pour les autobus scolaires et des accès pour les deux cours d'école. Il est également possible d'accéder à la cour d'école nord via le parc Le Carignan. Enfin, l'aire de stationnement pour le personnel se trouve à l'angle du boulevard Rolland et de la rue Renoir.



L'école primaire Le Carignan est située au 11 480 boulevard Rolland, dans l'arrondissement de Montréal-Nord (Google).

10.2 Caractéristiques du quartier

Le secteur du corridor vert est situé en plein cœur du quadrilatère délimité par les boulevards Léger, Langelier, Henri-Bourassa et Lacordaire. À l'intérieur de ce périmètre, le quadrant nord-est, qui est délimité par les boulevards Léger, Langelier, Maurice-Duplessis et Rolland, est le secteur le plus densément peuplé de l'arrondissement. On retrouve, au sein de ce secteur, plusieurs commerces et garderies, dont les places Pascal et Del Sol pour lesquels la clientèle se déplace majoritairement à pied (65%), à vélo (1%) et en transport collectif (6%)⁷.

À l'est du boulevard Langelier, se trouve un vaste secteur d'emploi ainsi que l'hôpital Rivière-des-Prairies et le Cégep Marie-Victorin. Ce dernier est fréquenté par environ 7000 étudiants et 450 employés⁸. Étant donné que la partie nord-est de ce dernier, soit le secteur Albert-Hudon, est identifiée par l'Arrondissement comme étant propice à une requalification résidentielle⁹, le nombre de déplacement dans le quartier devrait augmenter dans le futur.

Au nord, on retrouve plusieurs commerces et un centre local d'emploi le long du boulevard Léger. Au sud, le long du boulevard Henri-Bourassa, plusieurs commerces, dont la Place Bourassa et l'unique CLSC de l'arrondissement génèrent aussi plusieurs déplacements. Enfin, une certaine concentration de commerces est localisée à l'angle du boulevard Rolland et de la rue de Dijon.

À proximité de l'école Adélarde-Desrosiers, la majorité des rues locales ne permettent pas de traverser le quartier et connaissent donc des débits de circulation faibles. Notons toutefois que les boulevards Lacordaire, Léger, Henri-Bourassa et Maurice-Duplessis permettent de traverser, d'entrer ou de sortir de l'arrondissement et sont par conséquent plus achalandés. Également, l'axe des avenues Désy et Hector-Lamarre ainsi que les boulevard Rolland et Langelier sont les seuls axes permettant de circuler entre les boulevards Gouin et Henri-Bourassa sans interruption et à cet effet, connaissent également des niveaux de circulation plus élevés. Pour certaines de ces rues, des problématiques ont été identifiées par un ou plusieurs acteurs de l'arrondissement :

- La traversée du boulevard Rolland a été identifiée comme étant difficile par les parents et directions de plusieurs écoles;
- Il a été mentionné, dans le cadre des démarches d'élaboration du *Plan local de déplacement* de l'Arrondissement, que les véhicules semblent circuler trop rapidement et que les intersections sont mal aménagées pour les piétons le long du boulevard Langelier¹⁰;
- Selon les policiers du poste de quartier 39 :
 - Des manœuvres à risques sont souvent réalisées aux intersections le long du boulevard Henri-Bourassa;
 - Plusieurs automobilistes effectuent des excès de vitesse sur le boulevard Léger.
- La vitesse de circulation sur le boulevard Lacordaire a été identifiée comme étant problématique par certains élèves de l'école Lester B. Pearson.

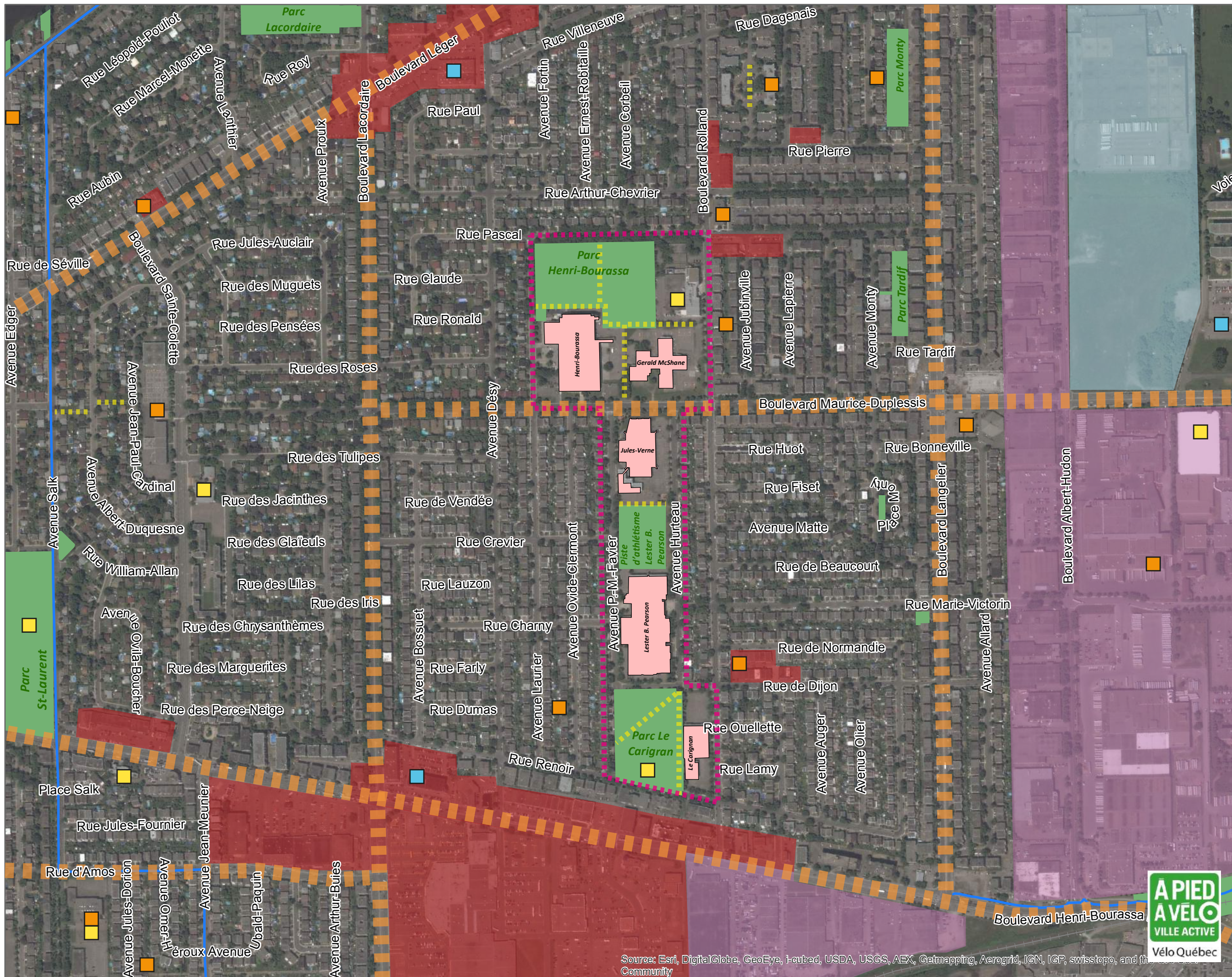
À la page suivante se trouve une carte de l'environnement urbain de l'école qui localise les principaux éléments du quartier.

⁷ L'attractivité des pôles Del Sol et Le Pascal dans le secteur Nord-Est de Montréal-Nord : fréquentation et habitudes des consommateurs, Rapport d'enquête de Montréal-Nord en santé et de Démarche-action—RUI, octobre 2012, p.21

⁸ Section « Le saviez-vous ? » du site Internet du cégep Marie-Victorin : www.collegemv.qc.ca/fr-CA/Accueil/Le_Cegep/salle_de_presse/saviez_vous_que/index.aspx

⁹ Plan d'urbanisme de la Ville de Montréal, section de l'Arrondissement de Montréal-Nord, p.25

¹⁰ Rapport synthèse : Rencontres de quartier et questionnaire en ligne dans le cadre du Plan local de déplacements de l'arrondissement Montréal-Nord, 9 janvier 2014, Acertys relations citoyennes, p.29



Source: Esri, DigitalGlobe, GeoEye, i-cubed, USDA, USGS, AEX, Getmapping, Aerogrid, IGN, IGP, swisstopo, and the Community

10.3 Répartition géographique des élèves

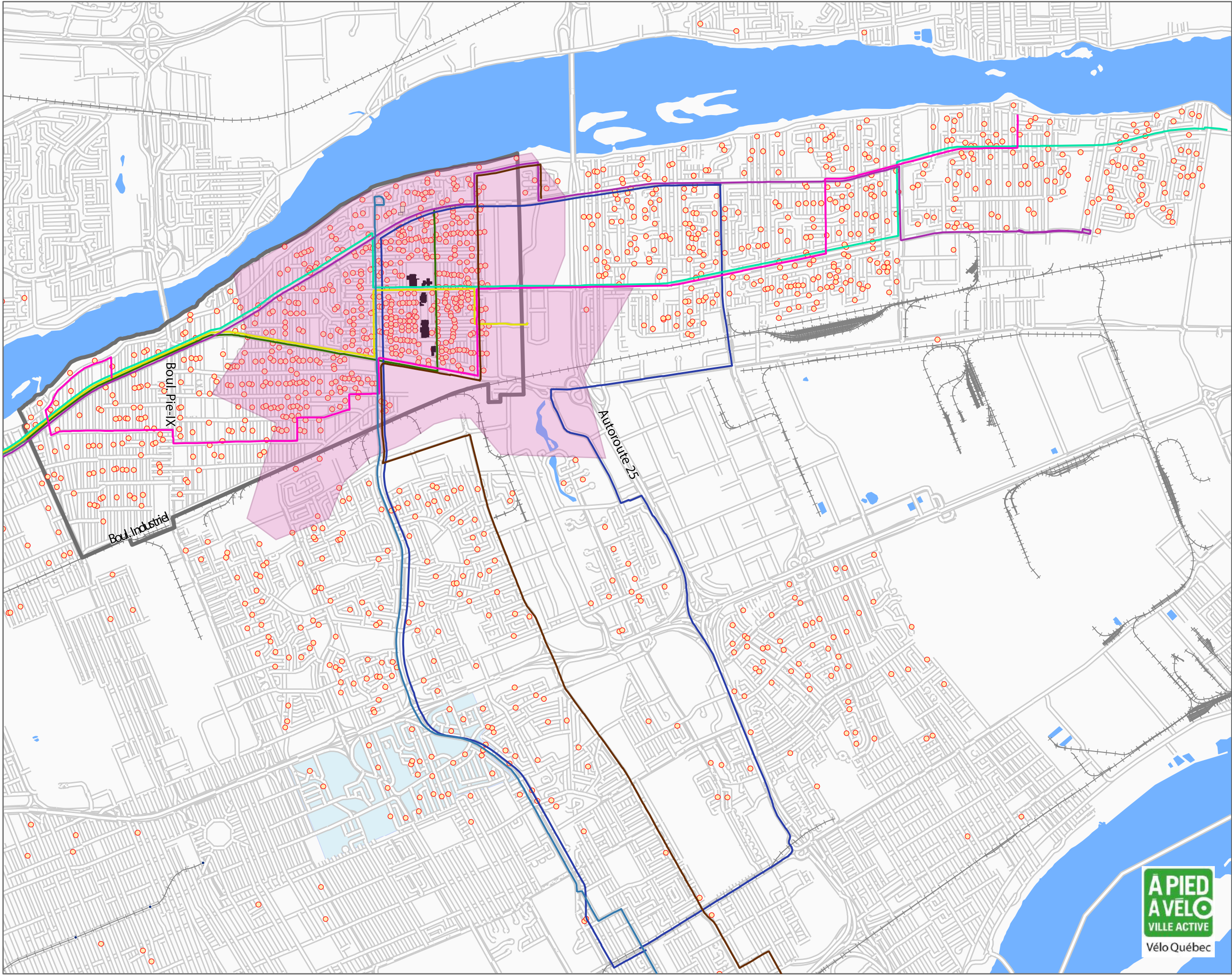
La répartition géographique des élèves nous indique que, malgré une proportion non négligeable d'élèves résidant dans l'arrondissement de Rivière-des-Prairies – Pointe-aux-Trembles ainsi que dans les quartiers au sud du chemin de fer, une majorité d'élèves habitent à distance de marche ou de vélo du corridor vert. En effet, en prenant l'école comme point de référence on constate que :

- Le secteur où réside la plus forte concentration d'élèves, soit plus de 2100 élèves (49%), se trouve dans un rayon correspondant à moins de 15 minutes à pied, soit le périmètre délimité par les boulevards Léger, Albert-Hudon, Henri-Bourassa et Ste-Colette.
- De plus, le secteur où réside la deuxième plus forte concentration d'élèves est à moins de 15 minutes à vélo, soit le périmètre délimité par la Rivière-des-Prairies au nord, s'approchant du boulevard Pie-IX à l'ouest et dépassant légèrement le chemin de fer au sud et l'autoroute 25 à l'est.
- Enfin, une proportion non négligeable des élèves restant résident à proximité d'une ligne d'autobus qui dessert le secteur du corridor vert sans transfert.

Aussi, lorsqu'on met en relation la répartition des élèves avec la trame de rue du quartier, on découvre que certaines rues sont des lieux de passage obligatoires pour les élèves. Dans le cas du corridor vert, la concentration d'élèves à proximité des écoles est telle, qu'un nombre élevé de rue sont des axes de cheminement principaux et nécessitent une attention particulière (voir le point 9.6).

Aux pages suivantes se trouvent deux cartes de répartition géographique des élèves qui identifient :

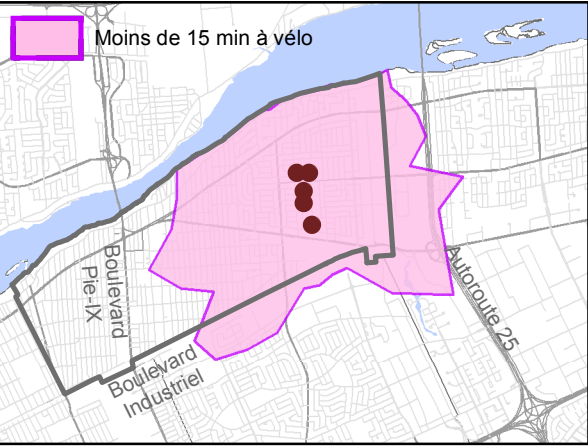
- Les lignes d'autobus qui desservent le corridor vert sans transfert, pour les élèves qui résident à plus de 15 minutes à vélo;
- Les principaux axes de cheminement des élèves ainsi que les arrêts d'autobus, à proximité du corridor vert, des lignes desservant ce dernier sans transfert.



Lignes d'autobus desservant les élèves du corridor vert

Légende

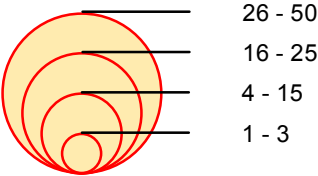
- 32 Lacordaire
 - 33 Langelier
 - 43 Monselet
 - 48 Perras
 - 49 Maurice-Duplessis
 - 69 Gouin
 - 432 Express Lacordaire
 - 469 Express Henri-Bourassa
 - Répartition des élèves
 - École du corridor vert
 - Voie ferrée
 - Arrondissement Montréal-Nord
 - Moins de 15 min à vélo
- 0 1 000 m
-



Écoles du corridor vert Répartition des élèves

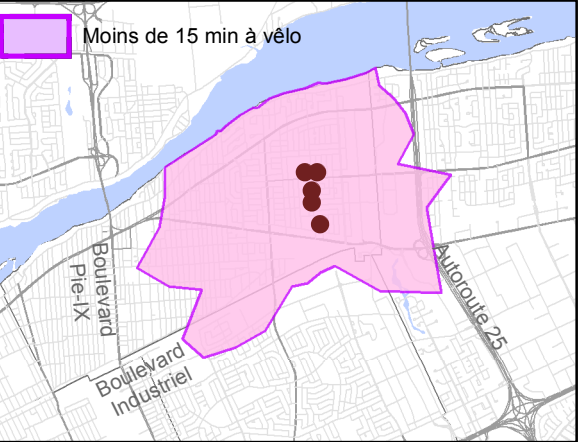
Légende

Répartition des élèves

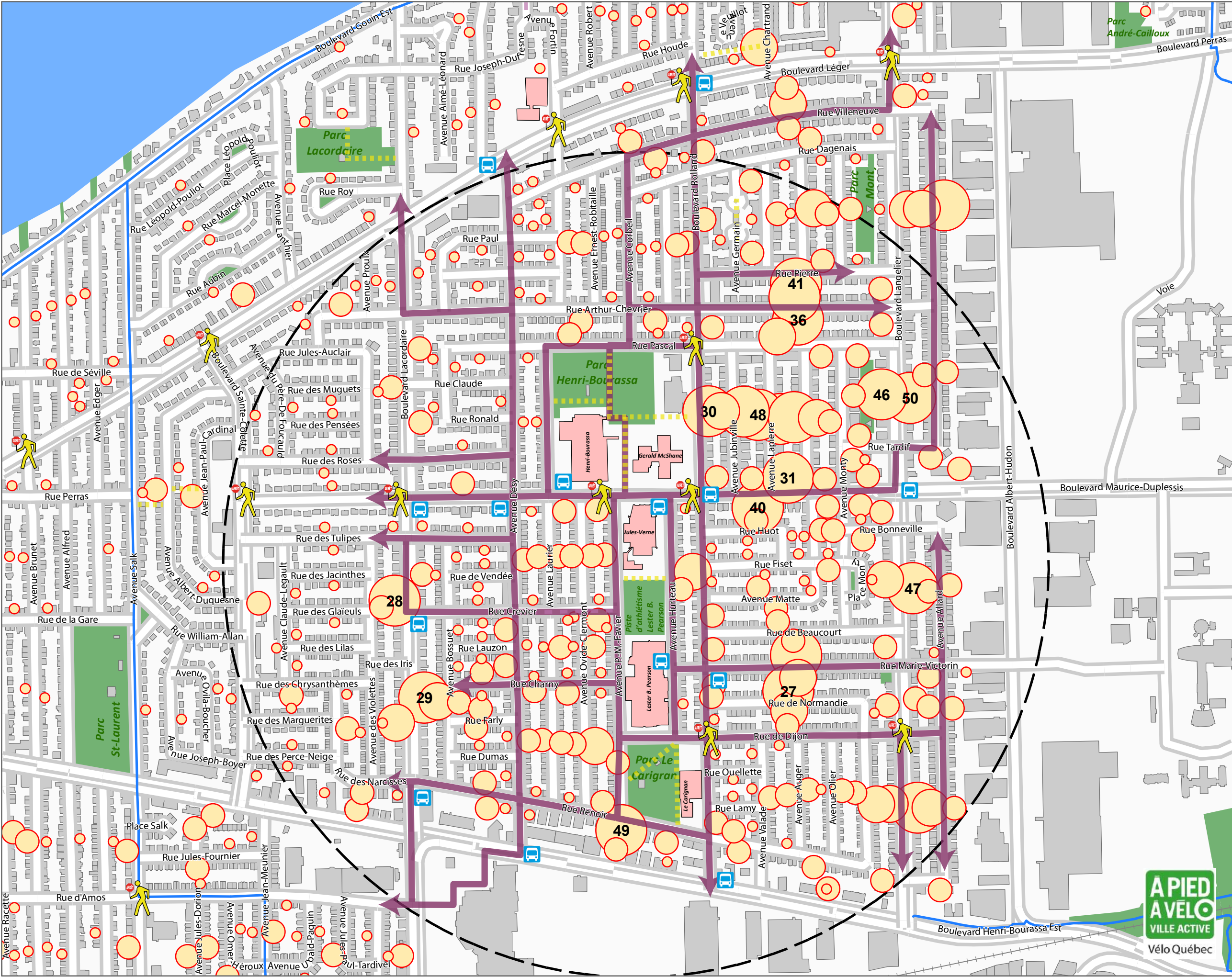


- École du corridor vert
- Moins de 15 min à pied
- Parc
- Réseau cyclable
- Sentier piéton
- Brigadier scolaire
- Arrêt d'autobus potentiel pour les élèves
- Axe de cheminement important

0 100 200 m



Source de données : MTQ, CANVEC, Vélo Québec
Projection : MTQ Lambert
Système de référence géodésique : NAD 83
Date : juin 2016



10.4 Enjeux et recommandations

Dans les pages suivantes, chacun des enjeux soulevés prend en compte :

La présence de pôles générateurs de déplacements, tels :

- Les établissements scolaires, les garderies et les parcs;
- Les commerces ainsi que les pôles de services aux citoyens et d'activités communautaires, physiques et culturelles;
- Les arrêts d'autobus ainsi que les stations de transport collectif et d'autopartage.

Les caractéristiques de l'intersection ou du tronçon de rue visés :

- Largeur approximative de la chaussée;
- Nombre de voies de circulation;
- Présence de stationnement sur rue, d'aménagement cyclable, etc.;
- Nombre d'accidents recensés entre 2006 et 2011¹¹;
- Débit de circulation¹².

Par la suite, des recommandations pour augmenter le confort et la sécurité des piétons et des cyclistes sur le trajet vers l'école sont présentées.

Ces recommandations visent essentiellement à :

- Diminuer la distance sur laquelle les piétons sont exposés au risque durant la traversée;
- Réduire les rayons de virage et la vitesse de circulation des véhicules motorisés;
- Augmenter la visibilité de tous les usagers en empêchant physiquement de stationner une auto à moins de cinq mètres des intersections;
- Offrir un endroit sécuritaire et confortable aux piétons pour se réfugier au milieu de leur traversée;
- Reconfigurer l'intersection afin qu'elle soit davantage perpendiculaire.

De meilleurs résultats seront certainement obtenus en combinant plusieurs recommandations.

Enfin, suite à la présentation des enjeux et des recommandations, se trouve :

- Un tableau synthèse des accidents répertoriés aux intersections ou tronçons pour lesquels des recommandations ont été formulées;
- Une carte localisant les recommandations formulées ainsi que les principaux éléments de signalisation et de modération de la circulation déjà présents.

¹¹ Montréal : six years of accidents, site Internet du journal Montreal Gazette, <http://www.montrealgazette.com/news/road-safety/map/index.html>, 27 mars 2015

¹² Figure 4.4 : Débits journaliers moyens annuels estimés, Plan Local de Déplacements de l'Arrondissement de Montréal-Nord

Table des matières

10.4.1	Le secteur du corridor vert.....	41
10.4.2	Le quadrilatère du parc Henri-Bourassa	42
10.4.3	L'avenue P.-M.-Favier	43
10.4.4	L'avenue Hurteau, entre le boulevard Maurice-Duplessis et la rue Marie-Victorin	44
10.4.5	Le boulevard Maurice-Duplessis, entre les boulevards Ste-Colette et Langelier	45
10.4.5.1	L'intersection du boulevard Maurice-Duplessis et de l'avenue Désy	48
10.4.5.2	L'intersection du boulevard Maurice-Duplessis et de l'avenue Laurier	48
10.4.5.3	L'intersection du boulevard Maurice-Duplessis et de l'avenue Ovide-Clermont	49
10.4.5.4	L'intersection des boulevards Maurice-Duplessis et Rolland.....	50
10.4.5.5	L'intersection des boulevards Langelier et Maurice-Duplessis	51
10.4.6	L'avenue Monty ainsi que les rues Jubinville, Lapierre et Matte entre le boulevard Maurice-Duplessis et la rue Pascal	52
10.4.7	Le boulevard Rolland, entre les boulevards Léger et Henri-Bourassa.....	53
10.4.7.1	L'intersection de la rue Arthur-Chevrier et du boulevard Rolland.....	54
10.4.7.2	L'intersection de la rue Pascal et du boulevard Rolland	55
10.4.7.3	Le boulevard Rolland, entre la rue Pascal et le boulevard Maurice-Duplessis.....	55
10.4.7.4	Le boulevard Rolland entre les rues Renoir et de Dijon	56
10.4.7.5	L'intersection des boulevards Henri-Bourassa et Rolland	57
10.4.8	La rue Renoir entre l'avenue P.-M.-Favier et le boulevard Rolland.....	58
10.4.9	L'intersection des boulevards Lacordaire et Léger	59
10.4.10	L'intersection du boulevard Lacordaire et des rues Renoir et des Narcisses	61
10.4.11	L'intersection des boulevards Lacordaire et Henri-Bourassa.....	62
10.4.12	L'intersection du boulevard Lacordaire et de la rue d'Amos.....	64
10.4.13	L'intersection du boulevard Henri-Bourassa et de l'avenue Désy	65
10.4.14	Le boulevard Langelier aux intersections des rues Marie-Victorin et de Dijon	66
10.4.15	L'intersection de la rue Crevier et de l'avenue Désy	67

10.4.1 Le secteur du corridor vert

Enjeux

Les trottoirs y sont d'une largeur d'environ 1,5 m, ce qui semble étroit étant donné le nombre élevé de piétons qui y circulent simultanément aux heures de pointe (Les bonnes pratiques quant à la largeur des trottoirs sont énumérés au point 9.4).

Présence de plusieurs éléments modérateurs de la circulation :

- Limite de vitesse prescrite à 30 km/h pour pratiquement tout le secteur;
 - Actuellement, seuls deux courts tronçons affichent des limites de vitesses plus élevées à 40 km/h :
 - Sur la rue Pascal, entre la caserne de pompier et le boulevard Rolland;
 - Sur le boulevard Rolland, entre la rue Pascal et l'école Gerald McShane.
- Quatre intersections bénéficient de la présence de brigadiers;
- Une intersection surélevée à l'intersection de la rue de Dijon et du boulevard Rolland;
- Trois balises centrales;
- Intersections sont munies de saillies de trottoir;
 - Il est toutefois à noter que, aux intersections où des saillies sont présentes, ces dernières n'empiètent que sur la rue où le volume de circulation est le plus faible.

Recommandations

Abaisser la limite de vitesse prescrite à 30 km/h sur les rares tronçons du corridor vert où ce n'est pas déjà le cas.

Mettre en place une identité visuelle distincte pour le secteur du corridor vert, afin d'y augmenter la visibilité des zones scolaires et de parcs et d'y favoriser le respect de la limite de vitesse à 30 km/h.

En envisageant l'implantation de mesures telles :

- Le marquage au sol de pictogramme d'écolier, de parc ou de la limite de vitesse prescrite;
- L'implantation de panneaux d'affichage dynamique de la vitesse;
- L'aménagement de dos-d'âne allongés;
- L'ajout, à chacune des extrémités du secteur, d'une potence afin de positionner les panneaux de signalisation de zones scolaires et de parcs au centre du champ de vision des automobilistes plutôt qu'en bordure de rue;
- L'amélioration de la visibilité des passages piétons, par le recours à du marquage au sol à bandes larges ou à des matériaux contrastés tels du béton ou des pavés;
- Profiter, à plus long terme et lors de la réfection des rues de ce secteur, pour :
 - Privilégier l'usage de pavés qui, contrairement à l'asphalte, rendent inconfortable les vitesses élevées;
 - Élargir les trottoirs;
 - À l'avenir et afin de maximiser leur impact positif, aménager des saillies de manière à ce qu'elles empiètent également sur la rue où le volume de circulation est le plus élevé.



Le début de la zone scolaire de l'école Sainte-Ambroise est identifié à l'aide de plusieurs mesures – arrondissement Rosemont – La Petite-Patrie (Google)

10.4.2 Le quadrilatère du parc Henri-Bourassa

Enjeux

Est une option intéressante de trajet pour les piétons et les cyclistes :

- Permet d'éviter le trafic motorisé;
- Est un raccourci entre les avenues P.-M.-Favier et Corbeil;
 - Selon le réseau cyclable projeté par la Ville de Montréal, ses deux avenues sont identifiées comme étant la localisation d'éventuelles voies cyclables, mais le tracé envisagé prévoit un détour via le boulevard Rolland.
- Le directeur de l'école secondaire Henri-Bourassa a mentionné être ouvert à ce que des voies piétonnes et cyclistes plus officielles empiètent sur le terrain de l'école.

L'Arrondissement a entamé des démarches de consultation publique concernant le réaménagement du parc :

- Certains élèves, parents et directions d'écoles ont mentionné l'existence d'actes criminels dans le parc Henri-Bourassa, notamment le long de l'étroit couloir reliant le stationnement de l'école secondaire Henri-Bourassa et la Maison culturelle et communautaire de Montréal-Nord;

Recommandation

Profiter du réaménagement du parc pour :

Complexifier la réalisation d'actes criminels le long du couloir reliant le stationnement de l'école secondaire Henri-Bourassa et la Maison culturelle et communautaire de Montréal-Nord :

- Élargir le couloir reliant le stationnement de l'école secondaire Henri-Bourassa et la Maison culturelle et communautaire de Montréal-Nord en :
 - Déplaçant les terrains de tennis vers le nord;
 - Réduisant les marges de reculs entre les terrains de tennis et leurs clôtures et ainsi permettre le déplacement de la clôture sud vers le nord;
 - Déplaçant la clôture de l'école Gerald McShane.
- S'assurer que le couloir soit adéquatement éclairé;
- Évaluer la possibilité d'installer des caméras.



Réseau cyclable

	Existant
	Projeté
	Axe supplémentaire proposé
	Modification proposée

projeté dans les environ du parc Henri-Bourassa

Envisager d'aménager des voies piétonnes et cyclables, au travers du parc et du terrain de l'école Henri-Bourassa, de manière à relier les avenues P.-M.-Favier et Corbeil sans détour et à l'écart du trafic motorisé;

- À défaut, l'avenue Désy, entre les rues Renoir et Arthur-Chevrier, pourrait constitué un tracé alternatif intéressant :
 - Passe légèrement à l'écart du corridor vert, mais est un trajet encore plus direct;
 - L'avenue Désy, contrairement à l'avenue P.-M.-Favier, bénéficie d'un feu de circulation à l'intersection du boulevard Maurice-Duplessis.

10.4.3 L'avenue P.-M.-Favier

Enjeux

Le stationnement est permis des deux côtés, sauf :

- Durant les heures d'école devant les écoles Jules-Verne et secondaire Lester B. Pearson;
- Durant le jour devant le parc Le Carignan;
- Lors de ces périodes, alors que les automobilistes ont l'impression qu'une voie supplémentaire est disponible, la largeur de chaussée semble plus large que nécessaire.

Malgré l'interdiction de se stationner devant les écoles Jules-Verne et secondaire Lester B. Pearson, les parents utilisent ces zones comme des débarcadères :

- Certains parents se stationnent dans la zone de débarcadère pour les autobus scolaires de l'école Jules-Verne et nuisent ainsi aux manœuvres d'embarquement et de débarquement des élèves;
- Selon les agents du poste de quartier 39, l'école Jules-Verne est celle où il y a le plus de problématiques concernant les parents qui viennent conduire leurs enfants en voiture.

Limite de vitesse prescrite à 30 km/h, mais les agents du poste de quartier 39 mentionnent l'existence de problématiques d'excès de vitesse sur ce tronçon.

Caractéristiques de l'intersection	P.-M.-Favier	Maurice-Duplessis
Largeur de la chaussée	12 m	13 m
Voie de circulation	1	2
Arrêt d'autobus	Lignes 69 et 380	
Accident	Piéton	Vélo
2006-2011	2	-



La rue P.-M.-Favier semble plus large que nécessaire

À l'intersection du boulevard Maurice-Duplessis

- Présence d'arrêts toutes directions;
- Présence de marquage au sol de passages piétons à bandes larges pour les traversées sud et est;
- Présence d'un brigadier.

Absence de marquage au sol pour identifier les passages piétons aux intersections de l'avenue P.-M.-Favier ainsi que des rues Crevier et Charry.

Recommandations

Empêcher les parents d'obstruer la zone de débarcadère pour les autobus scolaires :

- Remplacer les panneaux de signalisation d'interdiction de se stationner, devant l'école secondaire Lester B. Pearson, par des panneaux d'interdiction de s'arrêter;
- Effectuer du marquage au sol afin d'augmenter, devant l'école Jules-Verne, la visibilité de l'interdiction de s'arrêter dans la zone de débarcadère pour les autobus scolaires.

Réduire la largeur de la chaussée sur l'avenue P.-M.-Favier et sécuriser son intersection avec le boulevard Maurice-Duplessis :

- Mettre en place, en guise de saillie et là où il n'y a pas d'arrêt d'autobus, des bollards flexibles, des pots à fleurs, des supports à vélo, etc.;
- Aménager des dos-d'âne allongés;
- Effectuer le marquage au sol de bandes hachurées afin de visuellement rétrécir la voie de circulation;
- Configurer, d'un des deux côtés, des espaces de stationnements obliques par l'arrière.
- Puis à plus long terme par l'élargissement des trottoirs et l'aménagement, tel que projeté par la Ville de Montréal, de voies cyclables sur ces deux axes.
- Effectuer le marquage au sol de passages piétons aux intersections des rues Crevier et Charny;

10.4.4 L'avenue Hurteau, entre le boulevard Maurice-Duplessis et la rue Marie-Victorin

Enjeux

Présence d'un arrêt pour l'autobus spécial de l'école secondaire Lester B. Pearson à l'intersection de l'avenue Hurteau et de la rue Marie-Victorin.

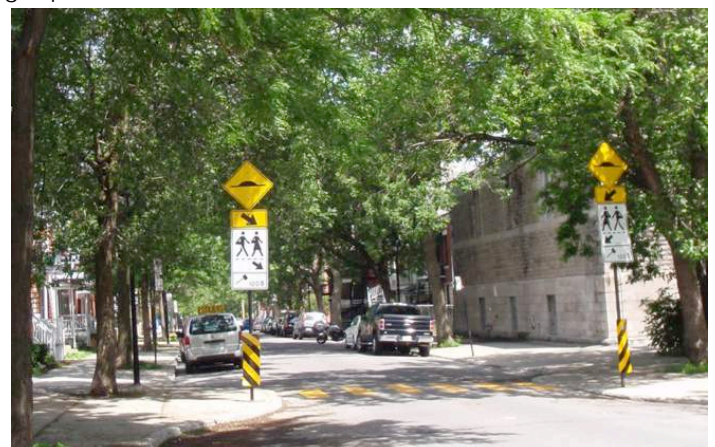
Sur l'avenue Hurteau :

- Le stationnement est permis des deux côtés, sauf du côté ouest durant les heures d'école;
 - Malgré l'interdiction en vigueur, certains parents se stationnent à proximité des accès à la cour de l'école Jules-Verne pour déposer leurs enfants;
 - Plusieurs manœuvres à risque sont observées, dont du stationnement en double, voir même en triple selon les agents du poste de quartier 39.
- Lors de ces périodes, alors que les automobilistes ont l'impression qu'une voie supplémentaire est disponible, la largeur de chaussée semble plus large que nécessaire.

À l'intersection de l'avenue Hurteau et du boulevard Maurice-Duplessis :

- Présence, du côté sud, de deux saillies et d'un passage piéton non protégé;
 - Selon la direction et plusieurs parents d'élèves fréquentant l'école Jules-Verne, malgré la présence des saillies qui obligent les autos à ralentir lors de leur manœuvre de virage, la priorité aux piétons est peu respectée.

Caratéristiques de l'intersection	Maurice-Duplessis	Hurteau
Largeur de la chaussée	13 m	11 m
Voie de circulation	2	1
Limite de vitesse	30 km/h	30 km/h
Arrêt d'autobus	Ligne 49	
Accident	Piéton	Vélo
2006-2011	1	-



Passage piéton surélevé et non protégé aux abords de l'école Notre-Dame-du-Perpétuel-Secours –

Recommandations

Réduire la largeur de la chaussée et empêcher les vitesses de circulation élevées sur l'avenue Hurteau :

- Configurer, du côté est, des espaces de stationnements obliques par l'arrière;
- Aménager des dos-d'âne allongés;
- Empêcher physiquement les autos de se stationner devant l'école Jules-Verne :
 - À court terme, mettre en place des bollards, des bacs à fleurs et des supports à vélo;
 - Remplacer les panneaux d'interdiction de se stationner par des panneaux d'interdiction de s'arrêter.
 - À plus long terme, élargir le trottoir et aménager une banquette végétalisée.

Aménager, devant la piste d'athlétisme Lester B. Pearson, un débarcadère officiel pour les parents d'élèves fréquentant les écoles Jules-Verne et secondaire Lester B. Pearson;

- Installer des panneaux de signalisation autorisant de se stationner pour 15 minutes maximum durant les jours d'écoles.

À plus long terme, favoriser le respect du passage piéton non protégé par l'aménagement d'un trottoir traversant;

- Un trottoir traversant s'apparente à un passage surélevé ou à une intersection surélevée.

10.4.5 Le boulevard Maurice-Duplessis, entre les boulevards Ste-Colette et Langelier

Enjeux

Est l'un des axes de cheminement principaux des élèves :

- Des écoles du corridor vert;
- De l'école Ste-Colette et de son annexe.

Le stationnement y est permis des deux côtés.

- Toutefois, devant les écoles Gerald McShane et secondaire Henri-Bourassa, le stationnement est interdit durant les heures d'école du côté nord.
- Lors de ces périodes, alors que les automobilistes ont l'impression qu'une voie supplémentaire est disponible, la largeur de chaussée semble plus large que nécessaire.

Caractéristiques de l'emprise	Maurice-Duplessis
Largeur de la chaussée	13 m
Voie de circulation	2
Débit de circulation	9500 véhicules / jour

Selon les agents du poste de quartier 39, la limite de vitesse prescrite à 30 km/h sur le boulevard Maurice-Duplessis, entre l'avenue Laurier et le boulevard Rolland, n'est pas respectée.

Peu d'intersections bénéficient de marquage au sol de passages piétons qui permettent de traverser le boulevard Maurice-Duplessis. Seuls les boulevards Ste-Colette, Lacordaire, Rolland et Langelier, ainsi que les avenues Désy et P.-M.-Favier en sont pourvus.

Existence de plusieurs problématiques concernant les parents qui viennent conduire leurs enfants en voiture :

- Les parents d'élèves fréquentant l'école Gerald McShane bénéficient d'un débarcadère face à l'école sur le boulevard Maurice-Duplessis. Toutefois, il arrive que les places viennent à manquer et certains parents se stationnent alors en double pour déposer leurs enfants. Ceci représente un enjeu de sécurité et nuit à la fluidité, ce qui augmente l'impatience des automobilistes et occasionne des manœuvres dangereuses;
- Plusieurs parents d'élèves fréquentant l'école secondaire Henri-Bourassa déposent, malgré que ce soit interdit, leurs enfants :
 - Dans le stationnement destiné aux membres du personnel de l'école;
 - Face à l'école et vis-à-vis un arrêt d'autobus sur le boulevard Maurice Duplessis;

- Les autobus sont contraints de déposer les élèves au milieu de la chaussée. Ceci représente un enjeu de sécurité et bloque le trafic, ce qui augmente l'impatience des automobilistes et occasionne des manœuvres dangereuses.
 - Certains parents, une fois leurs enfants déposés, effectuent des manœuvres de virage en « U ».
- Localisation problématique du débarcadère pour les autobus scolaires de l'école Gerald McShane;
 - Lors des manœuvres de débarquement et d'embarquement des élèves, les automobiles qui arrivent ou quittent le stationnement de la Maison culturelle et communautaire de Montréal-Nord sont bloquées et s'accumulent de part et d'autre;
 - Le bouchon ainsi créé complexifie, une fois les manœuvres de débarquement et d'embarquement des élèves terminées, le départ de tous les véhicules qui ont été immobilisés.
- Pour remédier à la situation, l'aménagement d'une zone de débarcadère pour les autobus scolaires, entre le trottoir du boulevard Maurice-Duplessis et l'école Gerald-McShane, est envisagé. Certains inconvénients découleraient de l'aménagement d'une zone de débarcadère entre l'école et la rue :
 - Le remplacement de la végétation par du béton et de l'asphalte rendrait l'accès principal de l'école moins convivial;
 - L'ajout de deux entrées charretières, lesquels diminueraient le confort du trottoir, serait nécessaire.



Parent déposant son enfant sur le boulevard Maurice-Duplessis

Recommandations

Aménager, du côté est de l'avenue Laurier, un débarcadère officiel pour les parents d'élèves fréquentant l'école secondaire Henri-Bourassa :

- Installer des panneaux de signalisation autorisant de se stationner pour 15 minutes maximum durant les jours d'écoles;
- Mise en place, par l'école secondaire Henri-Bourassa, de panneaux de signalisation interdisant formellement l'accès aux parents à ses aires de stationnement.

Déplacer le débarcadère pour les autobus scolaires de l'école Gerald McShane sur la rue Pascal, entre l'accès au stationnement de la Maison culturelle et communautaire de Montréal-Nord et l'avenue Corbeil :

- Localisation offrant la possibilité aux automobiles de ne pas s'accumuler autour des autobus scolaires durant les manœuvres de débarquement et d'embarquement des élèves;
- Présence d'un sentier qui mène à l'un des accès à la cour d'école;
- S'assurer de l'entretenir durant l'hiver.

Déplacer le débarcadère officiel pour les parents d'élèves fréquentant l'école Gerald McShane, à la place du débarcadère pour les autobus scolaires, dans le stationnement de la Maison culturelle et communautaire de Montréal-Nord :

- Installer des panneaux de signalisation autorisant de se stationner pour 15 minutes maximum durant les jours d'écoles.



Carte des débarcadères proposés pour les parents et les autobus des écoles primaire Gérald-McShane et secondaire Henri-Bourassa (Google)

Effectuer le marquage de passages piétons permettant de traverser le boulevard Maurice-Duplessis aux intersections des avenues Laurier et Ovide Clermont (voir les points 10.4.5.2 et 10.4.5.3 qui suivent).

Mettre en place des mesures, sur le boulevard Maurice-Duplessis devant les écoles Gerald McShane et secondaire Henri-Bourassa, afin que les automobilistes n'aient pas l'impression qu'une voie supplémentaire est disponible et d'ainsi favoriser le respect de la limite de vitesse prescrite à 30 km/h :

- Réduire la largeur de la chaussée là où il n'y a pas d'arrêt d'autobus;
- Dans un premier temps par des aménagements temporaires : marquage au sol, bollards flexibles, pots à fleurs, etc.;
- Remplacer les panneaux de signalisation d'interdiction de se stationner, du côté nord, par des panneaux d'interdiction de s'arrêter.
- Puis à plus long terme par des aménagements permanents : élargissement des trottoirs et implantation, tel que projeté par la Ville de Montréal, de voies cyclables.

10.4.5.1 L'intersection du boulevard Maurice-Duplessis et de l'avenue Désy

Enjeux

Pour traverser l'intersection les piétons bénéficient :

- De feux de circulation, mais absence de feu piéton;
- De quatre passages piétons à bandes parallèles;
- Selon les élèves de l'école secondaire Lester B. Pearson, la visibilité est restreinte à cette intersection.

Recommandations

Envisager l'implantation de mesures telles :

- La mise en place temporaire, là où il n'y a pas d'arrêt d'autobus, de bacs à fleurs ou de bollards et, à plus long terme, de saillies;
- L'installation de feux piétons à décompte numérique;
- Améliorer la visibilité des passages pour piétons par le recours au marquage à bandes larges.

Caractéristiques de l'intersection	Maurice-Duplessis		Désy	
Largeur de la chaussée	13 m		11 m	
Voie de circulation	2		2	
Stationnement sur rue	Deux côtés		Deux côtés	
Arrêts d'autobus	Lignes 49, 69 et 380			
Accident	Piéton		Vélo	
2006-2011	3		1	
Débit de circulation	Piéton	Vélo	Voiture	Camion
Comptage – Juin 2009	1579	48	6386	369

10.4.5.2 L'intersection du boulevard Maurice-Duplessis et de l'avenue Laurier

Enjeux

Sur ce tronçon du l'avenue Laurier :

- Au nord du boulevard Maurice-Duplessis, le stationnement est interdit en tout temps du côté est. Les automobilistes ont l'impression qu'une voie supplémentaire est disponible et la largeur de chaussée semble plus large que nécessaire.
- Au sud du boulevard Maurice-Duplessis et malgré que le stationnement soit permis des deux côtés, la voie de circulation semble plus large que nécessaire.

Pour traverser l'intersection les piétons bénéficient :

- D'un panneau d'arrêt sur l'avenue Laurier;
- D'une limite de vitesse prescrite à 30 km/h;
- De quatre saillies qui empiètent sur l'avenue Laurier;
- D'un passage piéton à bandes parallèles du côté nord.

Caractéristiques de l'intersection	Maurice-Duplessis	Laurier
Largeur de la chaussée	13 m	9 m au nord
		11 m au sud
Voie de circulation	2	1
Arrêt d'autobus	Lignes 49, 69 et 380	
Accident	Piéton	Vélo
2006-2011	1	1

Recommandations

À l'intersection, effectuer le marquage au sol d'un passage piéton non protégé dans l'axe nord-sud et ajouter une balise centrale.

Sur le tronçon sud de l'avenue Laurier, réduire la largeur de la voie de circulation et empêcher les vitesses de circulation élevées :

- Effectuer le marquage au sol de bandes hachurées;
- Aménager des dos-d'âne allongés;

- Configurer, d'un des deux côtés, des espaces de stationnements obliques par l'arrière.

Sur le tronçon nord de l'avenue Laurier :

- Si, tel que recommandé au point 10.4.5, une zone de débarcadère officielle pour les parents de l'école secondaire Henri-Bourassa est aménagée, encadrer cette dernière par des bacs à fleurs ou des bollards;
- Dans le cas contraire, réduire la largeur de la voie de circulation et empêcher les vitesses de circulation élevées de la même manière que sur le tronçon sud de l'avenue Laurier.

À plus long terme :

- Aménager une intersection surélevée (Les avantages de combiner un passage piéton non protégé avec une balise centrale et une intersection surélevée sont énumérées au point 5.4).
- Élargir les trottoirs et aménager des banquettes végétalisées.



Combinaison d'une balise centrale et d'un passage piéton non protégé – arrondissement de Montréal-Nord

10.4.5.3 L'intersection du boulevard Maurice-Duplessis et de l'avenue Ovide-Clermont

Enjeux

Sur ce tronçon de l'avenue Ovide-Clermont et malgré que le stationnement soit permis des deux côtés, la voie de circulation semble plus large que nécessaire.

Pour traverser l'intersection les piétons bénéficient :

- D'un panneau d'arrêt sur l'avenue Ovide-Clermont;
- Du côté sud, de deux saillies qui empiètent sur l'avenue Ovide-Clermont;
- D'une balise centrale du côté est;
- Absence de marquage au sol pour identifier les passages piétons.

Caractéristiques de l'intersection en « T »	Maurice-Duplessis	Ovide-Clermont
Largeur de la chaussée	13 m	11 m
Voie de circulation	2	1
Limite de vitesse	30 km/h	40 km/h
Arrêt d'autobus	Autobus spécial – école secondaire Henri-Bourassa	

Recommandation

Envisager l'implantation de mesures telles :

Profiter de la présence d'une balise centrale dans l'axe nord-sud pour effectuer, vis-à-vis cette dernière, le marquage au sol d'un passage piéton non protégé.

Sur ce tronçon de l'avenue Ovide-Clermont, réduire la largeur de la voie de circulation et empêcher les vitesses de circulation élevées :

- Effectuer le marquage au sol de bandes hachurées;

- Aménager des dos-d'âne allongés;
- Configurer, d'un des deux côtés, des espaces de stationnements obliques par l'arrière.

À plus long terme :

- Aménager une intersection surélevée. (Les avantages de combiner un passage piéton non protégé avec une balise centrale et une intersection surélevée sont énumérées au point 5.4);
- Élargir les trottoirs et aménager des banquettes végétalisées sur l'avenue Ovide-Clermont.



L'intersection du boulevard Rolland et de l'avenue de Dijon est surélevée

10.4.5.4 L'intersection des boulevards Maurice-Duplessis et Rolland

Enjeux

Sur ce tronçon du boulevard Rolland :

- Au nord du boulevard Maurice-Duplessis, le stationnement est interdit en tout temps du côté ouest. Les automobilistes ont l'impression qu'une voie supplémentaire est disponible et la largeur de chaussée semble plus large que nécessaire.

Pour traverser l'intersection les piétons bénéficient :

- De feux piétons à décompte numérique;
- De quatre passages piétons à bandes larges;
- De deux brigadières.

Caractéristiques de l'intersection	Maurice-Duplessis		Rolland	
Largeur de la chaussée	13 m		11 m	
Voie de circulation	2		2	
Arrêt d'autobus	Lignes 49, 69, 252, 380 et 469			
Accidents	Piéton		Vélo	
2006-2011	8		-	
Débit de circulation	Piéton	Vélo	Voiture	Camion
Comptages -Juin 2009	4419	81	7259	528

Recommandations

Envisager l'implantation de mesures telles :

- La mise en place temporaire de bacs à fleurs ou de bollards et, à plus long terme, de saillies de trottoir là où il n'y a pas d'arrêt d'autobus;
- L'ajout de phases protégées pour les piétons durant lesquelles il est interdit pour les véhicules motorisés d'effectuer des manœuvres de virages.



Saillies de trottoir aux abords de la Place Simon-Valois – arrondissement de Mercier-Hochelaga-Maisonneuve

10.4.5.5 L'intersection des boulevards Langelier et Maurice-Duplessis

Enjeux

Pour traverser l'intersection les piétons :

- Bénéficient de la présence de feux de circulation et de quatre passages piétons à bandes parallèles;
- Sont exposés au risque sur une distance :
 - D'environ 23,5 m dans l'axe est-ouest;
 - D'environ 22,5 m dans l'axe nord-sud;
 - Dans les deux cas, présence d'un terreplein d'environ 1,5 m de large, mais ceux-ci arrêtent avant les passages piétons et ne sont donc pas des ilots refuges.

Caractéristiques de l'intersection	Maurice-Duplessis		Langelier	
Arrêt d'autobus	Lignes 33, 43, 49, 69 et 380			
Accidents	Piéton		Vélo	
2006-2011	8		-	
Débit de circulation	Piéton	Vélo	Voiture	Camion
Comptages -Juin 2009	1392	150	9951	554

Recommandations

Envisager l'implantation de mesures telles :

- Augmenter la visibilité d'un minimum de deux passages piétons par le recours à du marquage au sol à bandes larges et selon les débits piétonniers;
- Ajouter des feux piétons à décompte numérique.

À plus long terme :

- Prolonger, et idéalement élargir, les terrepleins afin d'aménager des ilots refuge;
- Aménager des saillies de trottoir là où il n'y a pas d'arrêt d'autobus.



Présence d'un ilot refuge d'environ 4,5 m de large à l'intersection des boulevards Lacordaire et Industriel

10.4.6 L'avenue Monty ainsi que les rues Jubinville, Lapierre et Matte entre le boulevard Maurice-Duplessis et la rue Pascal

Enjeux

Fait partie du secteur le plus densément peuplé de l'arrondissement :

- Secteur où la concentration d'élèves fréquentant les écoles du corridor vert est la plus élevée.
- Le boulevard Maurice-Duplessis est, à l'est du boulevard Langelier, un des axes de cheminement principaux des élèves des écoles du corridor vert.

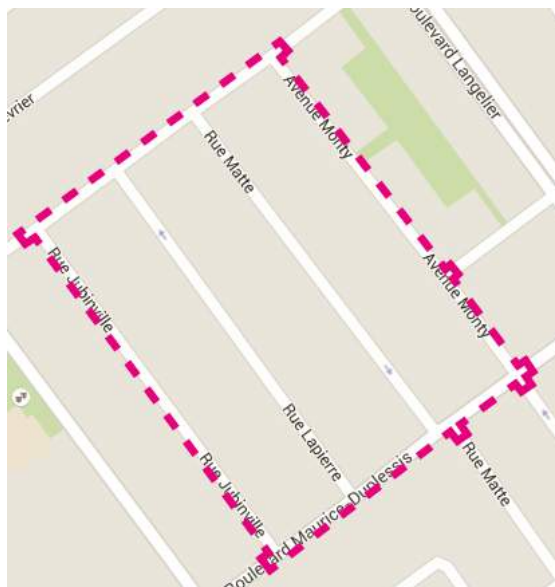
Selon plusieurs parents d'élèves fréquentant les écoles du corridor vert, il est fréquent que des automobiles en provenance du boulevard Maurice-Duplessis ou de la rue Pascal, effectuent des virages à vitesse élevée aux intersections où il n'y a pas de panneau d'arrêt pour les ralentir.

Plusieurs voies de circulation sont plus larges que nécessaire dans ce secteur :

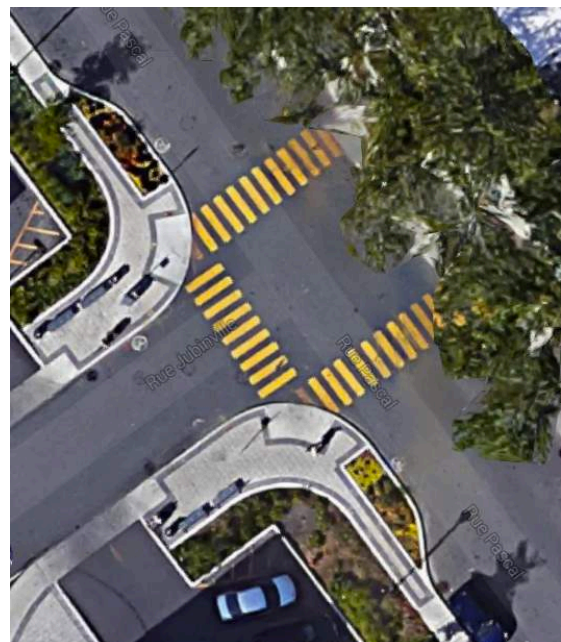
- L'avenue Monty compte, de part et d'autre du boulevard Maurice-Duplessis et pour une même largeur de chaussée, soit environ 12 m, 2 voies de circulation au nord et une seule voie de circulation au sud;
- Les rues Matte, Lapierre et Jubinville, entre le boulevard Maurice-Duplessis et la rue Pascal, sont également d'une largeur approximative de 12 m pour une seule voie de circulation;
- Les de ces rues qui ne comptent qu'une seule voie de circulation sont plus larges que nécessaire.

Accident 2006-2011	Piéton	Vélo
Maurice-Duplessis et Monty	1	-
Maurice-Duplessis et Matte	2	-
Matte et Pascal	1	-
Lapierre, entre Maurice-Duplessis et Pascal	1	-
Lapierre et Maurice-Duplessis	1	-
Lapierre et Pascal	1	1
Jubinville, entre Pascal et Maurice-Duplessis	1	-
Jubinville et Maurice-Duplessis	1	-
Jubinville et Pascal	3	1

À l'exception de l'intersection des rues Jubinville et Pascal, qui compte 3 passages piétons non protégé, aucune autre intersection de ce secteur ne bénéficie de marquage au sol de passage piéton.



Délimitation du secteur décrit au point 10.4.6 (Google)



Intersection des rues Jubinville et Pascal – arrondissement de Montréal-Nord (Google)

Recommandations

De manière similaire à ce qui a été réalisé à l'intersection des rues Jubinville et Pascal, aménager des saillies de trottoirs et effectuer le marquage au sol des passages piétons. Intervenir en priorité là où il est possible d'effectuer des manœuvres de virage sans s'arrêter, soit les intersections :

- Du boulevard Maurice-Duplessis et de :
 - L'avenue Monty, côté nord;
 - La rue Matte, côté sud;
 - La rue Lapierre, côté nord.
- De la rue Pascal et de :
 - L'avenue Monty, côté sud;
 - La rue Matte, côté sud.
- Envisager l'installation de support à vélo sur les saillies de trottoir.



Stationnement oblique par l'arrière –
arrondissement Le Plateau-Mont-Royal

Réduire la largeur des chaussées et modérer la circulation sur les rues Matte, Lapierre et Jubinville ainsi que sur le tronçon de l'avenue Monty qui est situé au sud du boulevard Maurice-Duplessis :

- Aménager des dos-d'âne allongés;
- Effectuer le marquage au sol de bandes hachurées afin de visuellement rétrécir la voie de circulation;
- Configurer des espaces de stationnements obliques par l'arrière;
 - Possibilité de profiter de l'espace ainsi gagné, dans ce secteur à haute densité résidentielle, pour planter des supports à vélo.
- À plus long terme, élargir les trottoirs et aménager des banquettes végétalisées.

10.4.7 Le boulevard Rolland, entre les boulevards Léger et Henri-Bourassa

Enjeux

Alternance de courts tronçons où les limites de vitesses prescrites sont à 30 km/h et à 40 km/h :

- Non-respect des limites de vitesse prescrites à 30 km/h;
- Les agents du poste de quartier 39 mentionnent qu'il est difficile de valider les excès de vitesse lorsque l'intervalle entre deux limites de vitesse différentes est trop court;
- Dans le cadre des démarches d'élaboration du *Plan local de déplacement* de l'Arrondissement, l'uniformisation de la limite de vitesse prescrite sur le boulevard Rolland a été mentionnée comme étant souhaitable¹³.

Caractéristiques de l'emprise	Rolland
Largeur de la chaussée	11 m
Voie de circulation	2
Stationnement sur rue	Deux côtés en général
Débit de circulation	3300 véhicules / jour

La traversée du boulevard Rolland a été mentionnée comme étant problématique :

- Par les parents et directions de plusieurs écoles;
- Dans le cadre des démarches d'élaboration du *Plan local de déplacement* de l'Arrondissement¹⁴.

¹³ Rapport synthèse : Soirée d'échanges dans le cadre du Plan local de déplacements de l'arrondissement Montréal-Nord, 5 mai 2015, Acertys relations citoyennes, p.14

¹⁴ Rapport synthèse : Rencontres de quartier et questionnaire en ligne dans le cadre du Plan local de déplacements de l'arrondissement Montréal-Nord, 9 janvier 2014, Acertys relations citoyennes, p.34

Présence de plusieurs éléments modérateurs de la circulation :

- Cinq intersections bénéficient de la présence de brigadiers;
- L'intersection de la rue de Dijon et du boulevard Rolland est surélevée;
- Deux balises centrales;
- Cinq intersections sont munies de saillies de trottoir.

Recommandations

Abaisser la limite de vitesse prescrite à 30 km/h sur les rares tronçons du boulevard Rolland où ce n'est pas déjà le cas.

Mettre en place des mesures de modération de la circulation (voir les points 10.4.7.1 à 10.4.7.5 qui suivent.)

10.4.7.1 L'intersection de la rue Arthur-Chevrier et du boulevard Rolland

Enjeux

Devant la place de l'Harmonie, un espace large et confortable est disponible pour les piétons.

La rue Arthur-Chevrier compte, de part et d'autre du boulevard Rolland et pour une même largeur de chaussée, 2 voies de circulation à l'est et une seule voie de circulation à l'ouest. La voie de circulation de la rue Arthur-Chevrier est plus large que nécessaire à l'ouest du boulevard Rolland.

À l'intersection :

- Présence de panneaux d'arrêt uniquement sur la rue Arthur-Chevrier.
- Absence de marquage au sol pour identifier les passages piétons.

Caractéristiques de l'intersection	Rolland	Arthur-Chevrier
Largeur de la chaussée	11 m	12 m
Stationnement sur rue	Deux côtés	Deux côtés
Arrêt d'autobus	Ligne 469	

Recommandations

Envisager l'implantation de mesures telles :

Dans l'axe est-ouest :

- Effectuer le marquage au sol, selon les débits piétonniers, d'un passage piéton non protégé;
 - Mettre en place une balise centrale vis-à-vis ce dernier.
- Mettre en place, en guise de saillie de trottoir et là où il n'y a pas d'arrêt d'autobus, des bollards flexibles, des pots à fleurs et des supports à vélo.

Réduire la largeur de la chaussée et empêcher les vitesses de circulation élevées sur la rue Arthur-Chevrier, à l'ouest du boulevard Rolland;

- Aménager des dos-d'âne allongés;
- Effectuer le marquage au sol de bandes hachurées afin de visuellement rétrécir la voie de circulation;
- Configurer des espaces de stationnements obliques par l'arrière;
 - Possibilité de profiter de l'espace ainsi gagné, dans ce secteur à haute densité résidentielle, pour planter des supports à vélo.



La présence de dos d'ânes allongés obligent les véhicules à circuler lentement (généralement ≤ 30 km/h)

À plus long terme :

- Aménager des saillies de trottoir et une intersection surélevée (Les avantages de combiner un passage piéton non protégé avec une balise centrale et une intersection surélevée sont énumérées au point 5.4);
- Élargir les trottoirs et aménager des banquettes végétalisées sur la rue Arthur-Chevrier, à l'ouest du boulevard Rolland.

10.4.7.2 L'intersection de la rue Pascal et du boulevard Rolland

Enjeux

Pour traverser l'intersection les piétons bénéficient :

- De panneaux d'arrêts toutes directions;
- D'une brigadière;
- De deux passages piétons à larges bandes des côtés sud et est;
 - Le passage piéton du côté sud n'est pas perpendiculaire aux trottoirs.
- Certaines directions et plusieurs parents d'élèves fréquentant les écoles du corridor vert ont mentionnées ne pas se sentir en sécurité lorsqu'ils traversent cette intersection.

Caractéristiques de l'intersection	Pascal	Rolland
Arrêt d'autobus	Ligne 252	
Accident	Piéton	Vélo
2006-2011	2	-

Sur la rue Pascal, entre le boulevard Rolland et l'accès au stationnement de la Maison culturelle et communautaire de Montréal-Nord, une banquette végétalisée réduit la largeur de la chaussée, incite les automobilistes à ralentir et offre une marge de recul aux piétons sur le trottoir.

Recommandations

Aménager, là où il n'y a pas d'arrêt d'autobus, des bollards, des bacs à fleurs ou des supports à vélo et, à plus long terme, des saillies de trottoir;

- Profiter de cette intervention pour tenter de rendre le passage piéton sud davantage perpendiculaire aux trottoirs, tout en s'assurant qu'il demeure aligné avec les bateaux pavés.

10.4.7.3 Le boulevard Rolland, entre la rue Pascal et le boulevard Maurice-Duplessis

Enjeux

Sur ce tronçon du boulevard Rolland, le stationnement n'est permis que du côté est. Les automobilistes ont l'impression qu'une voie supplémentaire est disponible et la largeur de chaussée semble plus large que nécessaire.

Caractéristiques de l'emprise	Rolland
Largeur de la chaussée	11 m
Voie de circulation	2

Recommandations

Envisager de réduire la largeur de la chaussée de ce tronçon du boulevard Rolland par le marquage au sol de bandes hachurées et la mise en place de bacs à fleurs ou de bollards.

À plus long terme, élargir les trottoirs et aménager une banquette végétalisée.



La présence de bandes hachurées diminue visuellement la largeur de la voie de circulation – arrondissement Rosemont – La Petite-Patrie (Google)

10.4.7.4 Le boulevard Rolland entre les rues Renoir et de Dijon

Enjeux

Sur ce tronçon du boulevard Rolland :

- Le stationnement est interdit durant les heures d'écoles du côté ouest. Lors de ces périodes, alors que les automobilistes ont l'impression qu'une voie supplémentaire est disponible, la largeur de chaussée semble plus large que nécessaire.
- Non-respect de la limite de vitesse prescrite à 30 km/h.
- Localisation, du côté ouest et entre l'entrée principale de l'école Le Carignan et la rue Lamy, de la zone de débarcadère pour les autobus scolaires.

À l'intersections du boulevard Rolland et de la rue Lamy :

- Présence de deux saillies de trottoir qui, du côté est, empiètent sur la rue Lamy;
- Présence, du côté nord, d'un passage piéton non protégé et d'une balise centrale;
 - Les agents du poste de quartier 39 mentionnent que la priorité aux piétons y est peu respectée.



Intersection du boulevard Rolland et de la rue Lamy

Recommandations

Envisager l'implantation de mesures telles :

- Réduire la largeur de la chaussée du boulevard Rolland, en amont et en aval de la zone de débarcadère pour les autobus scolaires, par le marquage au sol de bandes hachurées et la mise en place de bacs à fleurs ou de bollards.

À plus long terme :

- Élargir les trottoirs;
- Aménager, à l'intersection de la rue Lamy, une intersection surélevée (Les avantages de combiner un passage piéton non protégé avec une intersection surélevée sont énumérées au point 5.5).

10.4.7.5 L'intersection des boulevards Henri-Bourassa et Rolland

Enjeux

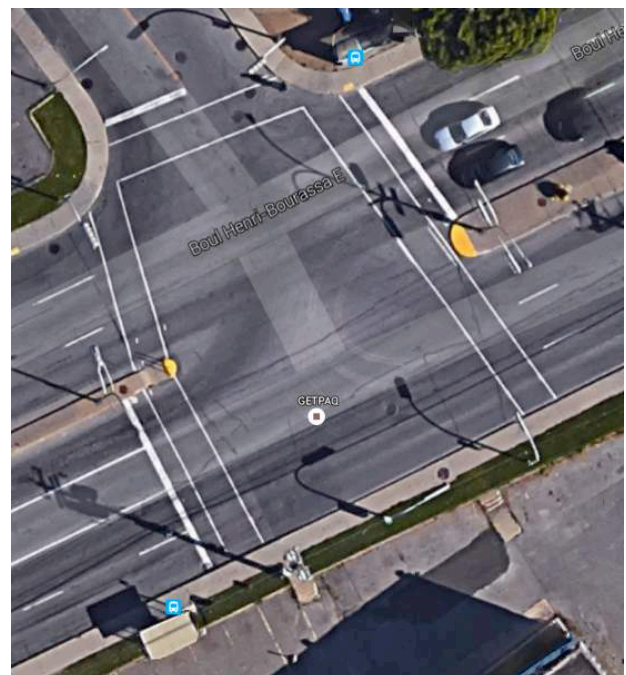
Ce tronçon du boulevard Henri-Bourassa compte six voies de circulations, à l'ouest du boulevard Rolland, dont une voie de virage à gauche vers le nord. Cette voie de virage a été empruntée par 711 véhicules lors d'une journée de comptage au mois d'avril 2009.

Ce tronçon du boulevard Rolland compte officiellement deux voies de circulation, mais puisqu'à l'approche de l'intersection le stationnement est interdit des deux côtés, les véhicules qui y circulent ont l'impression que deux voies supplémentaires sont disponibles et la chaussée semble plus large que nécessaire.

Pour traverser l'intersection les piétons bénéficient :

- De feux de circulation, mais absence de feux piétons;
- De trois passages piétons à bandes parallèles;
- Du côté ouest :
 - Présence d'un îlot refuge dont la largeur fait au maximum 1,5 m de large;
 - Le passage piéton n'est pas rectiligne.
- Du côté est :
 - Présence d'un terreplein d'environ 2,5 m de large, mais celui-ci arrête avant le passage piéton et n'est donc pas un véritable îlot refuge;
 - Le passage piéton n'est pas perpendiculaire aux trottoirs.

Caractéristiques de l'intersection	Henri-Bourassa		Rolland	
Largeur de la chaussée	25,5 m		11 m	
Stationnement sur rue	Hors pointe et seulement du côté nord		Absent	
	Arrêt d'autobus			
Lignes 33, 40, 43 et 469				
Accident	Piéton		Vélo	
2006-2011	4		1	
Débit de circulation	Piéton	Vélo	Voiture	Camion
Comptage -Avril 2009	678	17	21 617	1741



Intersection de boulevards Rolland et Henri-Bourassa (Google)

Recommandations

Envisager l'implantation de mesures telles :

- L'ajout de feux piétons à décompte numérique;
- Le recours, selon les débits piétonniers et afin d'augmenter leur visibilité, à du marquage au

- sol à bandes larges pour un minimum de deux passages piétons;
- L'aménagement d'îlots refuges;
 - Prolonger les terrepleins;
 - Élargir le terreplein du côté ouest par le retrait de la voie dédiée aux manœuvres de virage à gauche;
 - Possibilité d'interdire les manœuvres de virage à gauche aux heures de pointe.
 - Profiter de ces interventions pour tenter de rendre les passages piétons davantage rectilignes et perpendiculaires aux trottoirs, tout en s'assurant qu'ils demeurent alignés avec les bateaux pavés.
- L'aménagement d'une saillie de trottoir empiétant sur le boulevard Rolland au coin nord-ouest.

10.4.8 La rue Renoir entre l'avenue P.-M.-Favier et le boulevard Rolland

Enjeux

Sur ce tronçon de la rue Renoir :

- La chaussée est d'une largeur approximative de 11 m, compte officiellement deux voies de circulations et le stationnement est interdit durant le jour du côté nord. Lors de ces périodes, alors que les automobilistes ont l'impression qu'une voie supplémentaire est disponible, la largeur de chaussée semble plus large que nécessaire;
- Non-respect de la limite de vitesse prescrite à 30 km/h.

Accident 2006-2011	Piéton	Vélo
Renoir, entre P.-M.-Favier et Rolland	-	1
Renoir et Rolland	1	-

À l'intersection de la rue Renoir et du boulevard Rolland :

- Présence de panneaux d'arrêt toutes directions et d'une saillie de trottoir qui empiète sur la rue Renoir au coin sud-est;
- Les quatre passages piétons bénéficient d'un marquage au sol à bandes parallèles;
- Il a été mentionné, dans le cadre des démarches d'élaboration du *Plan local de déplacement* de l'Arrondissement, que les automobilistes ne respectent pas la priorité aux piétons et les arrêts obligatoires à cette intersection¹⁵.



Les véhicules qui circulent sur la rue Renoir, entre le boulevard Rolland et l'avenue P.-M.-Favier, ont l'impression qu'une voie supplémentaire est disponible (Google)

¹⁵ Rapport synthèse : Rencontres de quartier et questionnaire en ligne dans le cadre du Plan local de déplacements de l'arrondissement Montréal-Nord, 9 janvier 2014, Acertys relations citoyennes, p.31

Recommandations

Aménager, vis-à-vis l'aire de stationnement pour le personnel de l'école sur la rue Renoir, une zone de débarcadère officiel pour les parents;

- Réduire la largeur de la chaussée de la rue Renoir, en amont et en aval de cette zone de débarcadère, par le marquage au sol de bandes hachurées, la mise en place de bacs à fleurs ou de bollards et, à plus long terme, en élargissant les trottoirs.

À l'intersection de la rue Renoir et du boulevard Rolland :

- Augmenter la visibilité d'un minimum de deux passages piétons, selon les débits piétonniers, par le recours à du marquage au sol à bandes larges;
- À plus long terme, aménager des saillies de trottoir aux trois coins qui n'en bénéficient pas encore de manière à ce qu'elles empiètent autant sur la rue Renoir que sur le boulevard Rolland.

10.4.9 L'intersection des boulevards Lacordaire et Léger

Enjeux

À cette intersection :

- Les terrepleins présents :
 - Arrêtent avant les passages piétons des côtés ouest et sud et ne sont donc pas réellement des ilots refuges;
 - Empiète sur le passage piéton du côté est et oblige, pour contourner ce dernier via la voie de circulation, certains piétons à mobilité réduite à s'exposer au risque.
- Présence d'un îlot déviateur et d'une voie divergente régulée par un panneau d'arrêt au coin sud-ouest. Il est préférable d'éviter les voies divergentes dans les quartiers résidentiels.
- Le rayon de virage du coin nord-est semble particulièrement grand, ce qui favorise les manœuvres de virages à vitesse élevée.
- Transition entre six et deux voies de circulations sur le boulevard Lacordaire. La chaussée est plus large que nécessaire :
 - Au nord, entre les boulevards Léger et Gouin, il y a en moyenne 1000 véhicules qui circulent chaque jour;
 - Au sud, entre les boulevards Léger et Henri-Bourassa, il y a en moyenne 16 000 véhicules qui circulent chaque jour;
 - Toutefois, aux abords de l'intersection du boulevard Léger, ce nombre est probablement moins élevé.
 - Lors d'un comptage effectué au mois de mars 2009, seulement 4532 véhicules ont empruntés l'une des 6 voies de circulations disponibles;
 - Le nombre de voies de circulations disponibles semble plus élevé que nécessaire.

Caractéristiques de l'intersection	Léger	Lacordaire		
		Au sud	Au nord	
Largeur de la chaussée	24 m	22 m	12,5 m	
Voie de circulation	4	6	2	
Terreplein	1,5 m	1,5 m	-	
Limite de vitesse	50 km/h	50 km/h	30 km/h	
Stationnement sur rue	Deux côtés hors pointe	Interdit	Deux côtés	
Voie réservée bus/taxi	En pointe	Oui	-	
Arrêt d'autobus	Lignes 32, 48, 49, 353, 432 et 439			
Accident	Piéton		Vélo	
2006-2011	10		1	
Débit de circulation	Piéton	Vélo	Voiture	Camion
Comptage -Mars 2009	1053	3	13 599	937

- Il a été mentionné, dans le cadre des démarches d'élaboration du *Plan local de déplacement* de l'Arrondissement, que les automobilistes avaient tendance à ne pas respecter la priorité aux piétons à cette intersection¹⁶.



Intersection des boulevards Lacordaire et Léger (Google)

Pour traverser l'intersection les piétons bénéficient :

- De quatre passages piétons à lignes parallèles qui ne sont pas perpendiculaires au trottoir;
- De feux de circulation, mais absence de feux piétons :
 - Dans l'axe nord-sud, les feux de circulation durent environ 25 secondes, soit un délai qui ne permet de franchir, à une vitesse de 0,9 m / sec, qu'une distance de 22,5 m¹⁷;
 - Le long du passage piéton ouest, les piétons doivent franchir une distance d'environ 30 m, soit une distance supérieure à 22,5 m;
 - Le long du passage piéton est, les piétons doivent franchir une distance d'environ 31 m, soit une distance supérieure à 22,5 m.

Recommandations

Envisager l'implantation de mesures telles :

- Réduire le rayon de virage du coin nord est par la mise en place de bacs à fleurs ou de bollards et, à plus long terme, de saillies de trottoir empiétant sur le boulevard Lacordaire;
- Aménager des ilots refuges sécuritaire et confortable en prolongeant et en élargissant les terrepleins;
 - En profiter pour réduire le nombre de voies de circulations au sud du boulevard Léger.
- Installer des feux piétons à décompte numérique et



Exemple de passages piétons en pavés – arrondissement Le Sud-Ouest

¹⁶ Rapport synthèse : Soirée d'échanges dans le cadre du Plan local de déplacements de l'arrondissement Montréal-Nord, 5 mai 2015, Acertys relations citoyennes , p.13

¹⁷ Vélo Québec considère que plusieurs enfants, personnes âgées et personnes à mobilité réduite marchent à une vitesse d'environ 0,9 m / seconde

accorder un délai suffisant pour que tous les piétons soient en mesure de compléter la traversée de l'intersection;

- Rendre les passages piétons davantage visibles et perpendiculaires aux trottoirs, tout en s'assurant qu'ils demeurent alignés avec les bateaux pavés;
- Retirer la voie divergente;
- Sur le boulevard Lacordaire, au nord du boulevard Léger, annoncer la zone de parc et favoriser le respect de la limite de vitesse prescrite à 30 km/h (en moyenne, seule 1000 véhicules y circulent par jour) :

- Effectuer le marquage au sol de pictogramme de zone de parc ou de la limite de vitesse prescrite;
- Aménager des dos-d'âne allongés;
- Ajouter, à chacune des extrémités de la zone visée :
 - Une potence afin de positionner les panneaux de signalisation au centre du champ de vision des automobilistes plutôt qu'en bordure de rue;
 - Une balise centrale, qui a en plus l'avantage d'être une mesure de rétrécissement de la chaussée;
 - D'un panneau d'affichage dynamique de la vitesse.



Un feu de signalisation obstrue le passage piéton à l'intersection du boulevard Lacordaire et des rues Renoir et des Narcisses

10.4.10 L'intersection du boulevard Lacordaire et des rues Renoir et des Narcisses

Enjeux

La rue des Narcisses ne compte actuellement qu'un seul trottoir du côté sud. L'aménagement d'un second trottoir est prévu durant l'été 2016.

Pour traverser l'intersection les piétons bénéficient :

- De feux piétons sur appel dans l'axe est-ouest;
- De quatre passages piétons à bandes parallèles;
 - Du côté sud, le passage piéton est obstrué par un terreplein avec, en son centre, un feu de circulation. Cette situation oblige les piétons à s'exposer au risque en contournant l'obstacle via la voie de circulation utilisée par les véhicules motorisés.

Caractéristiques de l'intersection	Lacordaire		Renoir	Narcisses
	Nord	Sud		
Largeur de la chaussée	26 m		11 m	8 m
Voie réservée bus/taxi	En pointe		-	-
Stationnement sur rue	Deux côtés hors pointe	Interdit d'arrêter	Deux côtés	Deux côtés
Voie de circulation	4	6	2	1
Arrêt d'autobus	Lignes 32, 69, 353, 380, 432 et 439			
Accident	Piéton		Vélo	
2006-2011	7		1	

Recommandations

Envisager l'implantation de mesures telles :

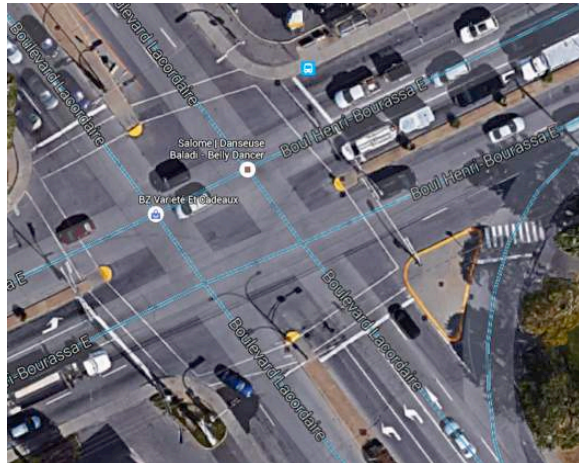
- Le recours, selon les débits piétonniers et afin d'augmenter leur visibilité, à du marquage au sol à bandes larges pour un minimum de deux passages piétons;
- La mise en place temporaire de bacs à fleurs ou de bollards et, à plus long terme, de saillies de trottoir empiétant sur les rues Renoir et des Narcisses;
- Le prolongement et l'élargissement des terrepleins, des côtés nord et sud, afin d'offrir des ilots refuges sécuritaire et confortable;
 - Déplacer le feu de circulation en dehors de la trajectoire des piétons du côté sud.
- L'ajout de feux piétons dans l'axe nord-sud, la programmation d'une phase piétonne systématique et le retrait des boutons d'appel.

10.4.11 L'intersection des boulevards Lacordaire et Henri-Bourassa

Enjeux

Cette intersection :

- A été identifiée, par les policiers du poste de quartier 39, comme étant l'une des intersections où ils sont le plus souvent témoin de manœuvres à risques;
- Fait partie des intersections qui ont été le plus souvent identifiées comme étant problématiques dans le cadre des démarches d'élaboration du *Plan local de déplacement* de l'Arrondissement¹⁸;
- Est l'intersection la plus accidentogène de l'arrondissement;
- Est identifiée, dans le Plan local de déplacement de l'Arrondissement, comme étant l'une des intersections qui bénéficiera d'interventions afin d'améliorer sa sécurité¹⁹.



Intersection des boulevards Henri-Bourassa et Lacordaire (Google)

Transition entre sept et six voies de circulations sur le boulevard Lacordaire. La chaussée est plus large que nécessaire et une ligne jaune a été marquée au sol pour créer l'illusion que la chaussée est plus étroite.

Caractéristiques de l'intersection	Lacordaire		Henri-Bourassa	
	Nord	Sud	Ouest	Est
Largeur de la chaussée	25 m	27 m	25 m	
Voie de circulation	6	7	5	7 en pointe
Stationnement sur rue	Interdit		Interdit de jour	Seulement côté nord, hors pointe
Voie réservée bus/taxi	Oui		Oui	-
Arrêt d'autobus	Lignes 33, 40, 43, 69, 252, 353, 380, 432, 440 et 469			
Accident	Piéton		Vélo	
2006-2011	20		6	
Débit de circulation	Piéton	Vélo	Voiture	Camion
Comptage -Avril 2009	1534	8	30 507	2169

¹⁸ Rapport synthèse : Atelier de travail sur le diagnostic dans le cadre du Plan local de déplacements de l'arrondissement Montréal-Nord, 16 février 2015, Acertys relations citoyennes, p.5

¹⁹ Plan local de déplacements de Montréal-Nord, novembre 2015, CIMA +, p.63

Présence d'un îlot déviateur et d'une voie divergente régulée par un panneau d'arrêt au coin sud-est. Il est préférable d'éviter les voies divergentes dans les quartiers résidentiels.

Pour traverser l'intersection les piétons bénéficient :

- De quatre passages piétons à bandes parallèles.
 - Les passages piétons ne sont pas rectilignes.
- D'îlots refuge d'environ 1,5 m de large;
- D'une période protégée où les manœuvres de virages sont interdites au début de la phase piéton;
 - Selon certains élèves de l'école secondaire Lester B. Pearson, cette directive n'est pas toujours respectée par les automobilistes à cette intersection.
- Dans l'axe est-ouest :
 - Présence, en guise de feu piéton, d'un petit feu de circulation bicolore vert et rouge du côté nord;
 - Le long du passage piéton sud :
 - Présence de feux de circulation d'une durée approximative de 20 secondes, soit d'un délai qui ne permet de franchir, à une vitesse de 0,9 m / sec, qu'une distance de 18 m²⁰;
 - Les piétons doivent franchir une distance d'environ 26,5 m, soit une distance supérieure à 18 m.
- Dans l'axe nord-sud :
 - Présence de feux piétons à décompte numérique sur appel;
 - Le long du passage piéton ouest;
 - Le feu piéton est d'une durée approximative de 22 secondes, soit d'un délai qui ne permet de franchir, à une vitesse de 0,9 m / sec, qu'une distance de 20 m;
 - Les piétons doivent franchir une distance d'environ 27,5 m, soit une distance supérieure à 20 m.



Petit feu de circulation bicolore sans phase jaune – arrondissement de Montréal-Nord (Google)

Recommandations

Envisager l'implantation de mesures telles :

- Le recours, selon les débits piétonniers et afin d'augmenter leur visibilité, à du marquage au sol à bandes larges pour un minimum de deux passages piétons;
- L'élargissement des îlots refuges;
 - Pour l'îlot refuge nord, possibilité d'utiliser la largeur excédentaire sans réduire la largeur des voies de circulation;
 - Profiter de ces interventions pour :
 - Prolonger les îlots refuges;
 - Tenter de rendre les passages piétons davantage rectilignes et perpendiculaires aux trottoirs, tout en s'assurant qu'ils demeurent alignés avec les bateaux pavés.
- L'ajout de feux piétons dans l'axe est-ouest, la programmation d'une phase piétonne systématique et le retrait des boutons d'appel;
- Programmer, des côtés ouest et sud de l'intersection, un délai suffisant pour que tous les piétons soient en mesure de compléter la traversée.
- Le retrait de la voie divergente.

²⁰ Vélo Québec considère que plusieurs enfants, personnes âgées et personnes à mobilité réduite marchent à une vitesse d'environ 0,9 m / seconde

10.4.12 L'intersection du boulevard Lacordaire et de la rue d'Amos

Enjeux

Sur ce tronçon du boulevard Lacordaire, transition entre huit et sept voies de circulations. La chaussée est plus large que nécessaire.

L'accès à la Place Bourassa compte 2 voies de circulation qui semblent plus large que nécessaire.

Pour traverser l'intersection les piétons bénéficient :

- De quatre passages piétons à bandes parallèles;
 - Le passage piéton du côté nord n'est pas rectiligne, mais il bénéficie d'un îlot refuge d'environ 1,5 m de large.
- De feux piétons à décompte numérique et d'une période protégée où les manœuvres de virages sont interdites au début de la phase piéton dans l'axe est-ouest;
 - Présence de boutons d'appel, mais ils semblent ne plus être en service.



Intersection du boulevard Lacordaire et de la rue d'Amos – arrondissement de Montréal-Nord

Recommandations

Envisager l'implantation de mesures telles :

- Le recours, selon les débits piétonniers et afin d'augmenter leur visibilité, à du marquage au sol à bandes larges pour un minimum de deux passages piétons;
- Dans l'axe nord-sud :
 - L'ajout de feux piétons à décompte numérique;
 - La mise en place temporaire, là où il n'y a pas d'arrêt d'autobus, de bacs à fleurs ou de bollards et, à plus long terme, de saillies de trottoir empiétant sur la rue d'Amos et sur l'accès à l'aire de stationnement de la Place Bourassa.
- L'élargissement et le prolongement de l'îlot refuge et du terreplein, dans l'axe est-ouest;
 - Possibilité d'utiliser la largeur excédentaire de la chaussée pour le terreplein sud;
 - Profiter de cette intervention pour rendre le passage piéton du côté nord davantage rectiligne et perpendiculaire aux trottoirs, tout en s'assurant qu'il demeure aligné avec les bateaux pavés.

Caractéristiques de l'intersection	Lacordaire		Amos	
	Nord	Sud	Ouest	Est (accès à la Place Bourassa)
Voie de circulation	8	7	2	2
Largeur de la chaussée	28 m		13 m	15 m
Stationnement sur rue	Interdit		Deux côtés	-
Voie réservée bus/taxi	Oui		-	-
Arrêt d'autobus	Lignes 32, 33, 43, 353, 432 et 440			
Accident	Piéton		Vélo	
2006-2011	9		2	
Débit de circulation	Piéton	Vélo	Voiture	Camion
Comptage -Avril 2009	959	9	17 231	984

10.4.13 L'intersection du boulevard Henri-Bourassa et de l'avenue Désy

Enjeux

Cette intersection est identifiée, dans le Plan local de déplacement de l'Arrondissement, comme étant l'une des intersections qui bénéficiera d'interventions afin d'améliorer sa sécurité²¹.

Ce tronçon de l'avenue Désy compte officiellement deux voies de circulation, mais puisqu'à l'approche de l'intersection le stationnement est interdit des deux côtés, les véhicules qui y circulent ont l'impression que deux voies supplémentaires sont disponibles et la chaussée semble plus large que nécessaire.

La voie d'accès à l'aire de stationnement de la Place Bourassa semble plus large que nécessaire.

Pour traverser l'intersection les piétons bénéficient :

- De passages piétons :
 - À bandes parallèles des côtés nord, ouest et est;
 - Du côté sud, le passage piéton est délimité par une entrée charretière en béton. Si l'utilisation d'un matériau contrasté tel le béton augmente la visibilité du passage piéton, ce qui est excellent, en revanche, l'entrée charretière cause de l'inconfort aux piétons.
 - Dans l'axe nord-sud, les passages piétons bénéficient d'îlots refuges d'environ 1,5 m de large, mais ils ne sont pas rectilignes.
- De feux piétons à décompte numérique et d'une période protégée où les manœuvres de virages sont interdites au début de la phase piéton;
 - Selon certains élèves de l'école secondaire Lester B. Pearson, cette directive n'est pas toujours respectée par les automobilistes à cette intersection.



Intersection du boulevard Henri-Bourassa et de l'avenue Désy (Google)

Caractéristiques de l'intersection	Henri-Bourassa	Désy		
		Nord	Sud (accès à la Place Bourassa)	
Voie de circulation	25 m	11,5 m	15 m	
Largeur de la chaussée	7 en pointe	2	2	
Stationnement sur rue	Seulement côté nord hors pointe	Interdit	-	
Arrêt d'autobus	Lignes 33, 43 et 469			
Accident	Piéton		Vélo	
2006-2011	11		2	
Débit de circulation	Piéton	Vélo	Voiture	Camion
Comptage -Février 2009	1365	8	19 612	1602

Recommandations

Envisager l'implantation de mesures telles :

- Le recours, selon les débits piétonniers et afin d'augmenter leur visibilité, à du marquage au sol à bandes larges pour un minimum de deux passages piétons.

²¹ Plan local de déplacements de Montréal-Nord, novembre 2015, CIMA +, p.63

- Dans l'axe est-ouest :
 - La mise en place temporaire de bacs à fleurs ou de bollards et, à plus long terme, de saillies de trottoir empiétant sur l'avenue Désy et sur la voie d'accès à l'aire de stationnement de la Place Bourassa.
 - L'élargissement et le prolongement des ilots refuges;
 - Profiter de ces interventions pour tenter de rendre les passages piétons davantage rectilignes et perpendiculaires aux trottoirs, tout en s'assurant qu'ils demeurent alignés avec les bateaux pavés.

10.4.14 Le boulevard Langelier aux intersections des rues Marie-Victorin et de Dijon

Enjeux

Ces deux intersections bénéficient de panneaux d'arrêts toutes directions et de terrepleins d'environ 1,5 m de large au centre du boulevard Langelier.

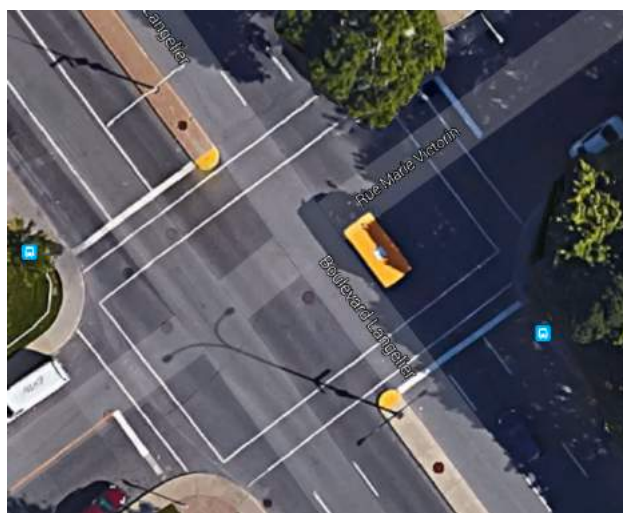
À l'angle de la rue Marie-Victorin :

- Présence de 4 passages piétons à bandes parallèles;
- Les terrepleins arrêtent avant les passages piétons et ne sont donc pas des ilots refuge.

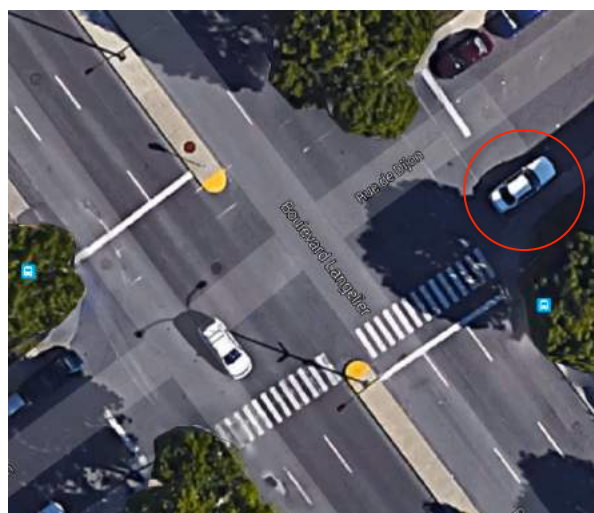
À l'angle de la rue de Dijon :

- Présence d'un brigadier, de 3 passages piétons à bandes larges et d'un passage piéton à bande parallèle;
- Les terrepleins empiètent légèrement sur les passages piétons. Il est probable que ceux-ci soient utilisés en tant qu'ilots refuge, mais l'absence de bateau pavé les rend inutilisables pour les piétons à mobilité réduite;
- Selon certains élèves de l'école Lester B. Pearson, la vitesse de circulation sur la rue de Dijon est problématique.

Caractéristiques de l'intersection	Langelier	Dijon	Marie-Victorin
Largeur de la chaussée	23,5 m	10 m	12 m
Voie de circulation	4	2	2
Stationnement sur rue	Deux côtés	Deux côtés	Deux côtés
Débit de circulation	6 500 véhicules / jour	-	-
Accident	Piéton	Vélo	
2006-2011	4	1	



Intersection de la rue Marie-Victorin et du boulevard Langelier (Google)



Une auto est stationnée à moins de 5 m de l'intersection de la rue de Dijon et du boulevard Langelier (Google)

Recommandations

Envisager l'implantation de mesures telles :

- À l'angle de la rue Marie-Victorin :
 - Le recours, selon les débits piétonniers et afin d'augmenter leur visibilité, à du marquage au sol à bandes larges pour un minimum de deux passages piétons.
- Aux deux intersections :
 - Le remplacement des panneaux d'arrêts par des feux de circulation et des feux piétons à décompte numérique.
 - La mise en place temporaire, là où il n'y a pas d'arrêt d'autobus, de bacs à fleurs ou de bollards et, à plus long terme, de saillies de trottoir empiétant autant sur le boulevard Langelier que sur les rues Marie-Victorin et de Dijon;
 - L'élargissement et le prolongement des terrepleins afin d'offrir, dans l'axe est-ouest, des ilots refuges sécuritaires et confortables aux piétons.

10.4.15 L'intersection de la rue Crevier et de l'avenue Désy

Enjeux

Cette intersection permet d'accéder au CHSLD Ste-Rita.

Pour traverser l'intersection les piétons bénéficient :

- De panneaux d'arrêts toutes directions;
 - Selon certains élèves de l'école Lester B. Pearson, certains automobilistes n'y effectuent pas leur arrêt obligatoire.
- De deux passages piétons à bandes parallèles des côtés nord et ouest.

Recommandations

Envisager de mettre en place des bacs à fleurs ou des bollards et, à plus long terme, des saillies de trottoir empiétant autant sur l'avenue Désy que sur la rue Crevier.



Caractéristiques de l'intersection	Crevier	Désy
Largeur de la chaussée	11 m	11 m
Voie de circulation	2	2
Stationnement sur rue	Deux côtés	Deux côtés
Débit de circulation	4 200 véhicules / jour	-

Une auto est stationnée à moins de 5 m de l'intersection de la rue Crevier et de l'avenue Désy (Google)

10.5 Tableau synthèse des accidents répertoriés aux environs des écoles du corridor vert entre 2006 et 2011

En analysant l'ensemble des accidents répertoriés aux lieux pour lesquels des recommandations ont été formulées, on s'aperçoit que certains d'entre eux sont plus accidentogènes que d'autres et devraient, par conséquent, être prioritaires quant à la réalisation des recommandations formulées. En effet, près de 72 % des lieux ont occasionné 5 accidents et moins, alors que, en incluant l'intersection des boulevards Henri-Bourassa et Lacordaire qui est, et de loin, la plus accidentogène, il n'y a que 28 % des lieux qui ont occasionné 8 accidents et plus.

Enjeux	Intersection ou tronçon	Type d'utilisateur impliqué			Gravité de la blessure		
		Piéton	Cycliste	Occupant d'une automobile	Légère	Majeure	Décès
10.4.3	P.-M.-Favier et Maurice-Duplessis	2			2		
10.4.4	Hurteau et Maurice-Duplessis	1				1	
10.4.5.1	Maurice-Duplessis et Désy	3	1		3	1	
10.4.5.2	Maurice-Duplessis et Laurier	1	1		2		
10.4.5.4	Maurice-Duplessis et Rolland	8	1		8	1	
10.4.5.5	Langelier et Maurice-Duplessis	8			9		
10.4.6	Monty et Maurice-Duplessis	1			1		
	Matte et Maurice-Duplessis	2			2		
	Matte et Pascal	1			1		
	Lapierre, entre Maurice-Duplessis et Pascal	1			1		
	Lapierre et Maurice-Duplessis	1			1		
	Lapierre et Pascal	1	1		1	1	

	Jubinville, entre Maurice-Duplessis et Pascal	1				1	
	Jubinville et Maurice-Duplessis	1			1		
	Jubinville et Pascal	3	1		4		
10.4.7.2	Pascal et Rolland	2			2		
10.4.7.5	Henri-Bourassa et Rolland	4	1		5		1
10.4.8	Renoir entre P.-M.-Favier et Rolland		1		1		
	Renoir et Rolland	1		1	3	1	
10.4.9	Lacordaire et Léger	10	1	1	13	1	
10.4.10	Lacordaire, Renoir et Narcisse	7	1		8		
10.4.11	Lacordaire et Henri-Bourassa	20	6	4	26	6	1
10.4.12	Lacordaire et Amos	9	2		10	1	
10.4.13	Henri-Bourassa et Désy	11	2	1	14	1	
10.4.14	Langelier et Dijon	4	1		5		

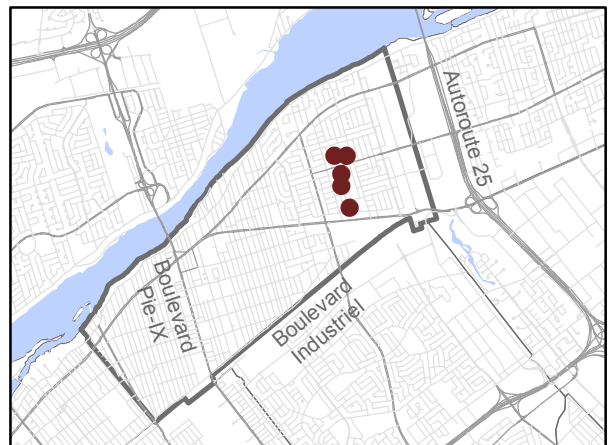
Écoles du corridor vert

Enjeux et recommandations

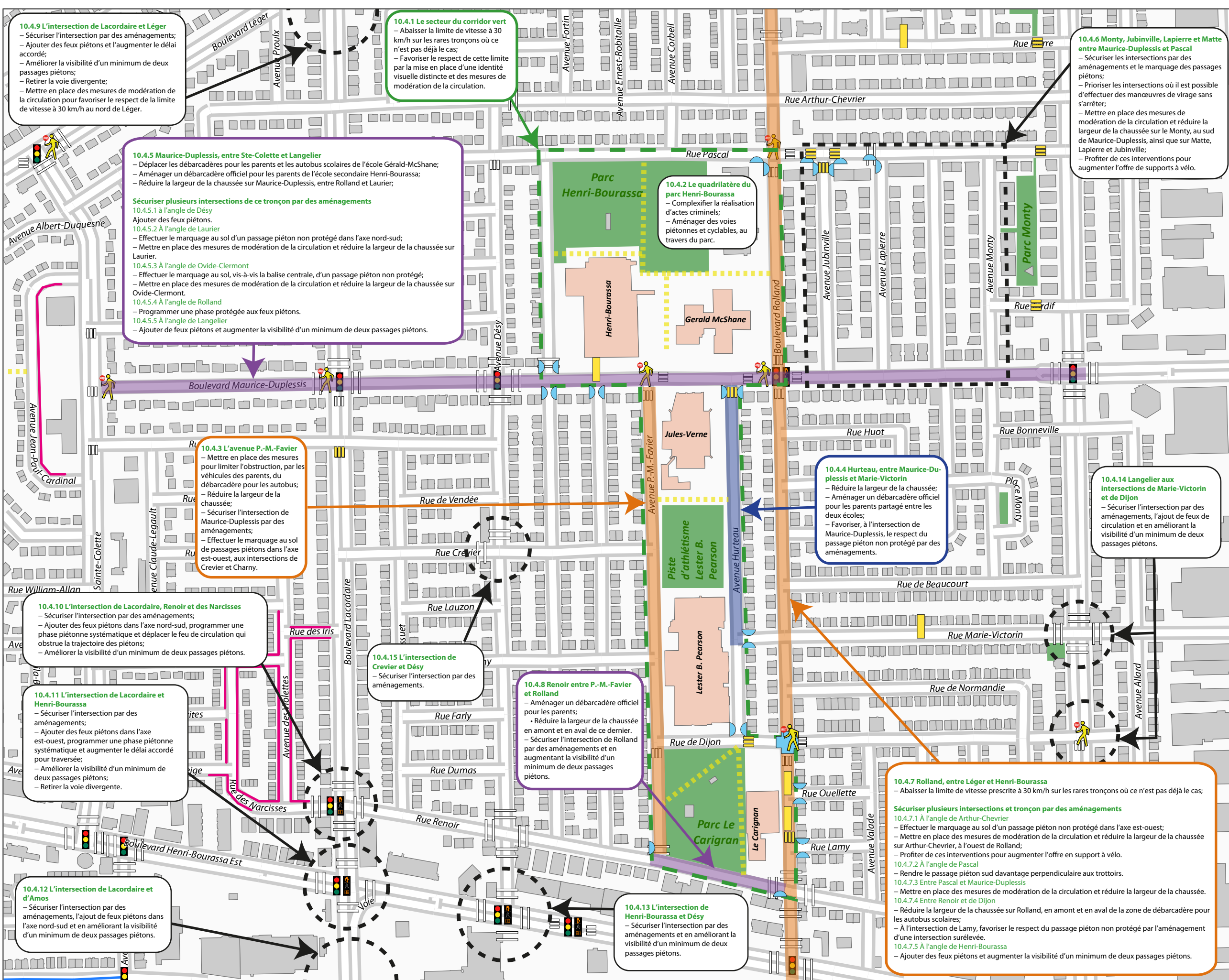
Légende

-  Brigadier
-  Feux de circulation
-  Feux piéton
-  Passage piéton
-  Sentier piéton
-  Saillie de trottoir
-  Balise centrale
-  Intersection surélevée
-  Absence de trottoir
-  École du corridor vert
-  Parc
-  Réseau cyclable

0 100 200 m



Source de données : MTQ, CANVEC, Vélo Québec
Projection : MTQ Lambert
Système de référence géodésique : NAD 83
Date : Février 2016



À pied, à vélo, ville active est une initiative de Vélo Québec. Son déploiement dans l'arrondissement de Montréal-Nord est rendu possible grâce au soutien et à l'appui financier des organismes suivants :

- [Québec en Forme](#)
- [Direction de santé publique de Montréal](#)
- [Arrondissement de Montréal-Nord](#)



Ce programme est déployé dans la région de Montréal par Vélo Québec.

