

**Commission de la sécurité urbaine
et de la circulation**

Rapport de consultation publique

portant sur

**Le Plan de déplacement urbain
du Plateau-Mont-Royal**

Présenté au
conseil d'arrondissement du Plateau-Mont-Royal
2 septembre 2008



INTRODUCTION

L'Arrondissement du Plateau-Mont-Royal a choisi de se doter d'un premier plan de déplacement urbain. L'arrondissement propose de favoriser les différents modes de transport durable et d'apaiser ainsi que de réduire la circulation motorisée dans les rues, les avenues et les boulevards de son territoire. La volonté déclarée des élus municipaux est d'insuffler par ce plan une vision à court, à moyen et à long terme des outils et des démarches nécessaires pour accroître la sécurité, pour améliorer l'environnement et pour renforcer la qualité de vie des résidents de même que la qualité des infrastructures. Les élus nourrissent également l'intention d'inscrire ce plan dans l'esprit et la dynamique du Plan de transport de la Ville de Montréal adopté par le conseil municipal le 16 juin dernier.

Dans le dessein d'associer les citoyens à l'élaboration de ce futur plan, l'administration municipale a lancé un processus de consultation publique le 21 mai dernier. Elle a produit à cette fin le *Document de consultation du 1^{er} Plan de déplacement urbain* et confié à la commission de la sécurité urbaine et de la circulation le mandat de mener cette consultation. Plus précisément, elle a demandé à la Commission de lui rendre compte des avis recueillis auprès des citoyens et d'en tirer les orientations utiles à une meilleure prise de décision par les élus.

Créée le 4 septembre 2007, justement en prévision de cette consultation, la commission de la sécurité urbaine et de la circulation est constituée de dix citoyens, M. Robert Boivin, président, Mme Huguette Loubert, vice-présidente, M. Pierre-Alain Cotnoir, vice-président, Mme Denise Babin, M. Cédric Bachmann, M. Julien Demers, M. Luc Forget, Mme Anne Labelle, M. Charles Olivier Mercier et M. Jean-Pierre Paquet.

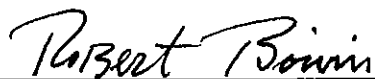
Le processus de consultation proprement dit a été précédé par une démarche de sensibilisation de la population. Elle a consisté dans la tenue, en février dernier, d'une séance publique, qui a permis à l'arrondissement de présenter le contenu du *Portrait et diagnostic des déplacements*, et dans l'organisation, en mai dernier, de trois soirées d'information thématique portant respectivement sur les transports actifs, la réduction et l'apaisement de la circulation, et les quartiers verts.

La consultation a connu un vif succès. La participation citoyenne s'est traduite par une cinquantaine d'interventions écrites ou orales qui ont nécessité la tenue de quatre séances d'audition publique, les 9, 10, 11 et 12 juin dernier.

L'abondante moisson d'opinions, de préoccupations et d'attentes qui en a résulté est prise en compte dans le présent rapport. Son premier chapitre présente les propositions mises au jeu par l'arrondissement, son second résume les points de vue apportés par les citoyens et le troisième propose l'analyse et les recommandations de la Commission.

Commission de la sécurité urbaine et de la circulation

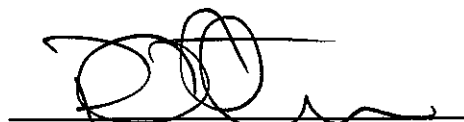
Rapport de consultation publique portant sur
le Plan de déplacement urbain du Plateau-Mont-Royal



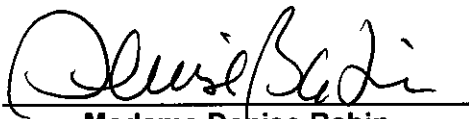
Monsieur Robert Boivin
Président



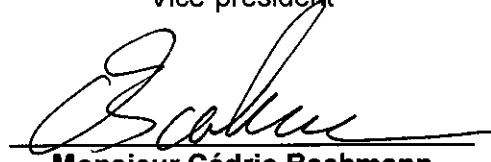
Madame Huguette Loubert
Vice-présidente



Monsieur Pierre-Alain Cotnoir
Vice-président



Madame Denise Babin
Membre



Monsieur Cédric Bachmann
Membre



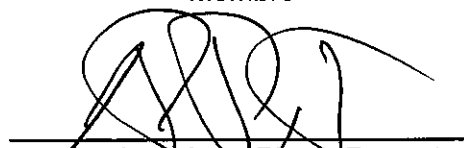
Monsieur Julien Demers
Membre



Madame Anne Labelle
Membre



Monsieur Charles-Olivier Mercier
Membre



Monsieur Jean-Pierre Paquet
Membre



Monsieur Luc Forget
Membre

Rapport de consultation préparé par
M. Michel Agnaieff
Secrétaire de la commission
2 septembre 2008

1. LES PROPOSITIONS MISES AU JEU

Le *Document de consultation du 1^{er} Plan de déplacement urbain* propose deux objectifs, cinq orientations, sept pistes de solutions et 50 actions. Ces 50 actions s'additionnent les unes aux autres pour former un tout qui couvre à la fois le court, le moyen et le long terme. Les deux objectifs sont :

1. revoir le partage de la voie publique et de l'espace urbain pour une meilleure cohabitation et une meilleure complémentarité entre les différents modes de déplacement;
2. revoir la place accordée à chaque mode de déplacement sur le territoire de l'arrondissement.

Les cinq orientations du PDU se présentent comme suit :

1. réduire le nombre de déplacements d'autos et de camions;
2. prioriser le transport durable;
3. limiter les nuisances liées aux véhicules motorisés;
4. améliorer la sécurité des déplacements actifs;
5. améliorer la qualité de l'environnement urbain.

Les sept pistes de solution et les 50 actions s'articulent entre elles de la façon suivante :

Piste de solution 1 : Améliorer l'attrait de la marche

Action 1 : Rendre piétonnes des rues ou des sections de rue

Action 2 : Aménager des « zones de rencontre »

Action 3 : Créer un réseau d'axes verts

Action 4 : Augmenter la qualité et la quantité des infrastructures et des équipements destinés aux piétons

Action 5 : Aménager des trottoirs qui mesurent au moins 1,8 m

Action 6 : Adopter une politique d'enlèvement des vélos épaves

Action 7 : Implanter des dispositifs sonores aux feux piétons

Piste de solution 2 : Améliorer l'attrait du vélo comme mode de déplacement

Action 8 : Prolonger et améliorer le réseau cyclable

Action 9 : Créer un réseau cyclable à vocation locale

Action 10 : Adapter le niveau de sécurité du réseau cyclable au type de circulation

Action 11 : Améliorer la signalisation aux abords des voies cyclables

Action 12 : Augmenter le nombre de places de stationnement pour vélo sur rue et hors rue aux diverses destinations

Action 13 : Adopter une politique encadrant la mise en place de places de stationnement pour vélo par des tiers

Action 14 : Augmenter l'offre de places de stationnement permanentes

Action 15 : Encourager l'implantation d'un système de location de vélos en libre-service

Piste de solution 3 : Favoriser un transfert modal de l'automobile vers les modes collectifs de transport

Action 17 : Concevoir un aménagement particulier améliorant l'intermodalité avec le métro

Action 18 : Améliorer l'accessibilité au métro pour les personnes à mobilité réduite, les personnes handicapées et les parents avec poussettes

Action 19 : Améliorer l'accessibilité aux autobus et aux aribus en période hivernale

Action 20 : Améliorer la desserte intra-arrondissement par autobus

Action 21 : Offrir une desserte par minibus

Action 22 : Planter des voies réservées ou des mesures prioritaires pour autobus

Action 23 : Doter l'avenue du Parc d'un tramway

Action 24 : Augmenter le nombre de postes de taxis

Piste de solution 4 : Repenser la gestion du stationnement

Action 25 : Appliquer l'interdiction de stationner à moins de 5 m des intersections

Action 26 : Moduler la tarification du stationnement automobile

Action 27 : Étendre le stationnement tarifé sur rue

Action 28 : Optimiser l'offre de stationnement automobile

Action 29 : Augmenter l'offre de stationnements réservés à l'autopartage

Action 30 : Encourager l'utilisation de véhicules moins énergivores

Piste de solution 5 : Promouvoir l'utilisation des transports durables

Action 31 : Promouvoir les services existants de transport actifs et collectifs

Action 32 : Tenir un forum de développement d'initiatives novatrices de transport durable tous les trois ans

Action 33 : Adopter une politique de transport durable à l'intention des employés

Piste 6 : Apaiser la circulation automobile sur les réseaux local et collecteur

Action 34 : Fixer la vitesse par défaut à 30 km/h en dehors du réseau artériel

Action 35 : Adopter une politique d'apaisement de la circulation

Action 36 : Poursuivre l'implantation de mesures d'apaisement de la circulation

Action 37 : Adopter des mesures influençant ou contraignant la circulation automobile

Action 38 : Multiplier les opérations radar

Action 39 : Installer des stèles de rétroinformation de limite de vitesse

Action 40 : Augmenter l'utilisation des panneaux radars mobiles

Action 41 : Optimiser la synchronisation des feux de circulation sur le réseau artériel

Action 42 : Améliorer la géométrie des intersections entre le réseau artériel et le réseau local

Piste de solution 7 : Améliorer la qualité des aménagements, la sécurité et l'environnement

Action 43 : Créer une signature particulière autour des écoles

Action 44 : Créer une signature particulière autour des parcs

Action 45 : Verdir le territoire à travers les différents projets

Action 46 : Réaliser des « quartiers verts »

Action 47 : Adopter une politique d'aménagement des postes d'attente pour les taxis

Action 48 : Définir des priorités dans l'application du Code de la sécurité routière

Action 49 : Mener une campagne de sécurité routière annuelle

Action 50 : Adopter des mesures plus restrictives pour encadrer le transport des marchandises

Le document propose également des cibles en chiffres et en dates.

2. LES PRÉOCCUPATIONS, ATTENTES ET OPINIONS DES CITOYENS

La Commission a reçu 43 mémoires et six commentaires écrits. Au cours des quatre séances d'audition publique, elle a aussi entendu, en sus des présentations de mémoires, six interventions orales. Les mémoires et les interventions ont été fait à la fois de citoyens individuels, de regroupements de citoyens et de différentes organisations sociales.

La Commission a pu constater le grand intérêt que soulève le projet de doter l'arrondissement d'un plan de déplacement urbain. De plus, un bon nombre d'intervenants ont témoigné de leur satisfaction à l'égard de la consultation et des démarches d'information et de sensibilisation qui l'ont précédée. Quelques-uns se sont toutefois plaints du peu de temps qu'il leur a été laissé, entre la soirée publique d'information sur le document de consultation et la date limite de dépôt des mémoires, pour préparer adéquatement leurs mémoires.

Ce chapitre propose une synthèse de l'information contenue dans les mémoires et les interventions orales. La Commission a regroupé les préoccupations, suggestions et commentaires autour de six thèmes :

- l'accueil fait au projet de PDU
- la réduction et l'apaisement de la circulation automobile
- la priorisation du transport collectif
- l'amélioration des conditions des déplacements actifs
- le souci de la qualité de vie et de l'environnement
- la mise en œuvre et le suivi

L'accueil fait au projet

Un accueil favorable au projet

L'ensemble des participants appuie le projet de doter l'arrondissement d'un plan de déplacement urbain. Une forte majorité partage également les deux objectifs et les cinq orientations proposés dans le document de consultation. La plupart des critiques formulées se traduisent par des suggestions d'amélioration ou de renforcement d'une composante ou une autre du plan, quelques fois inspirées par des expériences d'ailleurs, au Canada ou à l'étranger. Les séances thématiques organisées par l'arrondissement en collaboration avec des organismes du milieu semblent avoir été visiblement des sources importantes d'information à cet égard pour plus d'un intervenant.

Quelques intervenants trouvent cependant le document soumis à la consultation publique timide dans ses ambitions et trop vague à leur goût sur les modalités de réalisation et les moyens à mettre en œuvre. Quelques-uns d'entre eux contestent même le paradigme de base de l'approche qui, à leurs yeux, est encore trop marqué par l'ancienne pensée du « tout à l'automobile » et par les impératifs des ingénieurs du transport. Peu d'intervenants s'avancent toutefois jusqu'à demander une révision en profondeur des avancées du document de consultation. Certains de ces derniers intervenants auraient préféré l'approche proposée dans le PDU citoyen rédigé par le Comité circulation du Plateau Mont-Royal soutenu par la Maison d'Aurore. D'autres auraient privilégié comme assise un arbitrage dans le conflit des droits en cause (droit de jouissance paisible de son domicile, d'intégrité physique, etc.) débarrassé de la primauté du droit de circuler. Un autre citoyen enfin aurait préféré une approche qui tiendrait mieux compte de la variété des situations vécues d'un secteur à l'autre et qui reposerait sur l'étude rigoureuse

des plaintes formulées par les citoyens et sur l'identification subséquente des causes des problèmes vécus avant d'avancer des solutions.

Une grande préoccupation commune à la source de cet accueil positif

La très grande majorité des intervenants partage une grande préoccupation à l'égard de la circulation de transit et de ses impacts négatifs sur les réseaux local et collecteur. Elle constitue pratiquement le fil conducteur entre presque tous les propos entendus en audience. Ce souci commun peut se résumer dans une question : comment juguler le flot de voitures qui, surtout aux heures de pointe, ne font que traverser l'arrondissement et dont un grand nombre s'infiltrer dans le réseau local?

Cette préoccupation s'accompagne, dans bien des interventions, d'une inquiétude à l'égard de la détérioration de la qualité de vie et de l'environnement dans l'arrondissement. Dans une très grande majorité des interventions, elle s'étend également aux conditions de sécurité dans les rues pour les piétons, dont les écoliers, les cyclistes et les personnes âgées ou handicapées.

En règle générale, les mémoires et les interventions insistent sur des mesures concrètes, sur des actions plus à court terme et des projets structurants pour réduire la place accordée à l'automobile dans l'aménagement et la gestion de l'espace public.

La réduction des déplacements et l'apaisement de la circulation automobile

L'ampleur de la réduction

Si aucune ambiguïté ne se manifeste dans l'appui des participants aux orientations 1 et 3 du document de consultation qui traitent principalement de la réduction des déplacements et de l'apaisement de la circulation, plusieurs d'entre eux demandent néanmoins à l'arrondissement d'être à la fois plus ambitieux et plus clair dans ses intentions, entre autres, dans le cas de sa cible de «diminuer la circulation de transit automobile de 20% d'ici 2023 ».

Plusieurs mémoires sont éclairants à ce sujet. Ainsi, dans le mémoire 4, il est soutenu que réduire la circulation de 20 % d'ici 2023 représente davantage une acceptation du caractère irréversible de la circulation de transit et de la primauté de la circulation automobile qu'une volonté de la remettre en cause. Dans le mémoire 8, il est demandé de renforcer la formulation de l'orientation 1 en ajoutant le mot « substantiellement » après le mot « réduire », de se montrer plus ambitieux dans la formulation des cibles en chiffres et en dates relatives à la diminution de la part modale de l'automobile et à la diminution de la circulation de transit, et d'envisager l'instauration de mesures d'encouragement au renoncement à l'usage de l'automobile. Les mémoires 14 et 19 s'attardent sur le fait que la croissance du parc automobile n'est pas prise en compte et que, d'après leurs auteurs, la réduction proposée ne ferait que contrebalancer cette croissance dans le meilleur des cas. De son côté, le mémoire 18, qui préconise une démarche axée prioritairement sur l'offre plutôt que sur la demande véhiculaire, propose de non seulement stopper l'augmentation de la circulation automobile, mais de prendre aussi les moyens pour revenir à une situation acceptable pour les riverains des rues de l'arrondissement. Enfin, le mémoire 42 demande de réduire la part modale de l'automobile dans les déplacements des résidents de 27,1 % d'ici 2018, avec comme objectif intermédiaire de la réduire de 13,5 % d'ici 2018. Ce mémoire retient en outre la même réduction de la circulation de transit que le document de consultation, mais recommande d'ajouter deux objectifs intermédiaires : une diminution de 7 % d'ici 2013 et une de 13 % d'ici 2018.

La vitesse de la circulation et la configuration des rues

L'action 34 qui vise à fixer la vitesse par défaut à 30 km/h en dehors du réseau artériel reçoit un bon accueil de la part des participants. Il en va de même pour toutes les autres actions regroupées autour de la piste de solution 6, à l'exception de l'action 41 sur l'optimisation de la synchronisation des feux de circulation sur le réseau artériel et à l'égard de laquelle des réserves sont marquées. Ces réserves seront abordées dans une sous-section plus loin.

Au-delà cependant de la question des limites légales de vitesse, le problème de fond signalé par plus d'un intervenant est celui du respect de ces limites. Aux yeux de la plupart des participants, la configuration des rues a plus d'impact sur la vitesse des véhicules motorisés que la signalisation sur les limites à respecter, même si des améliorations de cette dernière sont aussi demandées. Ce point de vue explique probablement, au moins en partie, l'accueil réservé aux actions 43 et 44 sur des signatures particulières autour des écoles et des parcs. Ainsi, si le mémoire 23 souhaite voir cette signature particulière s'étendre à d'autres lieux d'intérêt, le mémoire 31 sans en nier l'intérêt n'y voit pas une priorité et marque sa préférence pour des aménagements physiques. D'autre part, le mémoire 7, plus spécifiquement consacré à l'aménagement sécuritaire des abords de l'école Louis-Hyppolite-Lafontaine, trouve la signature scolaire actuelle inadéquate et souvent peu visible pour des automobilistes roulant vite. Il oriente toutefois l'essentiel de ses propositions à moyen terme et à long terme sur une nouvelle configuration des abords de l'école. En revanche, le mémoire 11 considère que le véritable problème est de faire respecter la signalisation déjà existante.

Plus de dix mémoires s'attardent sur différents types d'aménagements qui pourraient contribuer à réduire la vitesse des voitures surtout dans les rues des réseaux local et collecteur. Plusieurs idées déjà présentes dans le document de consultation, notamment dans les actions 4, 25 et 42, sont ainsi reprises, amplifiées et complétées par des éléments nouveaux souvent inspirés par des expériences réussies ailleurs. La préoccupation capitale des intervenants est d'assurer une meilleure sécurité aux piétons et aux cyclistes, et de réduire le nombre de déplacements en véhicule motorisés.

C'est ainsi que le mémoire 3 propose de réduire à une seule voie la circulation vers le nord des voitures sur un tronçon de la rue de la Roche, en aménageant, entre autres, une piste cyclable balisée et en installant des ralentisseurs ou dos d'âne. Le mémoire 7 avance des moyens comme le trottoir traversant, la saillie de trottoir, les îlots de piétons, la zone de rencontre. Le mémoire 15 penche en faveur de l'élargissement des trottoirs et des pistes cyclables sur les grandes rues pour réduire la chaussée. Le mémoire 16 suggère la création de placettes publiques qui tirerait parti du réseau orthogonal des rues de l'arrondissement. Le mémoire 18 recommande une panoplie de moyens : stationnement à angle alterné, dos-d'âne allongé avec plateau, réduction de la largeur des traversées aux intersections et de la largeur des rues, trottoir abaissé aux entrées des zones 30, création de décrochements horizontaux dans les trajectoires des véhicules. Le mémoire 25 suggère des passages piétonniers surélevés aux intersections. Le mémoire 32, qui traite de l'avenue du Mont-Royal, évoque la possibilité d'un chapelet de places publiques sur une partie de cette avenue, recommande l'aménagement dans la majorité des intersections de saillies étendues aux rues transversales et trouve indispensables des interventions radicales et ingénieuses aux grandes intersections pour indiquer aux automobilistes que ces espaces ne leur appartiennent plus exclusivement. Le mémoire 36, qui est orienté sur l'aménagement d'espaces publics à dimension humaine, lance l'idée de réduire l'élargissement inutile dans une partie des rues Berri et Cherrier au profit d'un projet de Promenade Berri. Le mémoire 37 avance le projet de convertir carrément l'avenue du Mont-Royal en avenue verte. Le mémoire 39 insiste sur la généralisation des tête-bêche ou sens inversés pour

canaliser la circulation de transit vers le réseau artériel. Deux autres mémoires préconisent aussi cette solution qui correspond d'ailleurs aux intentions de l'action 37.

Deux bémols sont cependant apportés dans les mémoires 11 et 38. Le premier note que les saillies de trottoirs, murets et dos-d'âne contribuent à la lenteur du déneigement. Le second signale qu'en plus de causer des problèmes de drainage et de déneigement, les dos d'âne concourent à l'induction de vibrations nocives pour les structures des maisons. Ces dos d'âne ne devraient se retrouver que dans les ruelles pour protéger les enfants. Sur le plan du respect de la limite de vitesse, l'auteur de ce mémoire considère que le comportement irresponsable des « cowboys » du volant tient surtout d'un problème culturel grave et que la solution est davantage dans un suivi policier plus soutenu et la distribution d'amendes plus sévères. La nécessité d'un suivi policier plus soutenu est mentionnée dans plusieurs autres mémoires.

De son côté, le mémoire 42 enregistre que plusieurs éléments manquent à l'appel dans l'approche proposée dans le document de consultation, comme des lignes directrices sur l'intégration des mesures d'apaisement de la circulation dans tous les travaux de réfection routière. Ce mémoire propose également de s'inspirer du modèle de la ville de Vancouver pour gérer l'ordre de priorité des interventions en matière d'apaisement.

La fluidité de la circulation

Les avis sont partagés sur l'optimisation de la synchronisation des feux de circulation sur le réseau artériel proposée dans l'action 41 en vue d'assurer une meilleure fluidité de la circulation sur ce réseau. Si le choix de canaliser toute la circulation de transit vers le réseau artériel est généralement accepté, le plus souvent comme un mal inévitable, il n'en va pas de même de la mesure avancée pour compenser l'accroissement résultant des véhicules et qui réside dans l'amélioration de la fluidité de la circulation. La recherche d'une fluidité strictement axée sur les besoins des automobilistes est d'ailleurs assimilée, dans plusieurs mémoires, à une simple mesure d'accroissement de la capacité routière et donc d'encouragement de l'usage de l'automobile.

C'est le cas notamment des mémoires 14, 17, 18, 19 et 31. Le mémoire 14 n'y voit qu'une mesure à l'avantage des automobilistes n'habitant pas l'arrondissement et nuisible à la qualité de vie des résidents domiciliés sur les artères. Le mémoire 17 dénonce le traitement inéquitable, aux yeux de ses auteurs, des rues de l'arrondissement en matière d'apaisement de la circulation et rappelle que les voies artérielles sont également des rues résidentielles. Il marque aussi un désaccord avec la fluidité telle que recherchée jusqu'ici : plus de voitures et plus vite. Dans la présentation de ce mémoire à la Commission, un des auteurs évoque la possibilité d'orienter les efforts plutôt vers une fluidité lente moins dommageable pour les résidents. Le but serait une circulation sans à-coups et non une capacité accrue des artères. Le mémoire 18 considère que la recherche de la fluidité sur des artères, maintenues à 50 km/h, ne mène nulle part, si ce n'est un usage encore plus accru de l'automobile. La recherche de la fluidité devrait également prendre en compte les impacts sur les riverains (bruit, pollution, etc.). Le mémoire 19 s'inscrit dans le même point de vue et note l'altération accrue prévisible de la santé et de la sécurité des riverains. Le mémoire 31 souligne qu'optimiser les feux de circulation seulement en fonction des besoins des automobilistes revient à leur accorder la priorité sur des rues fréquentées aussi par des piétons et des cyclistes, et où vivent des résidents.

D'autres considérations, parfois complémentaires, sont apportées dans les mémoires 10, 23, 38 et 39. Le mémoire 10 évalue que les mesures d'apaisement sur le réseau local repoussent les problèmes sur les voies collectrices et artérielles. Les solutions aux problèmes sur ces voies

devraient s'arrimer avec le Plan de transport de Montréal. Le mémoire 23 avance l'idée de rendre toutes les voies artérielles à sens unique, en vue de réduire les coûts de la synchronisation des feux et de permettre aussi le virage à gauche en tout temps. Il propose une vitesse contrôlée de 40 km/h sur le réseau ainsi modifié. Le mémoire 39 soutient que déporter le surplus de la circulation sur les voies artérielles ne résout pas les problèmes constatés. La solution pour atténuer la surcharge est d'abord dans l'amélioration du transport en commun entre les banlieues et la ville et ensuite dans la densification de l'habitat en ville. Le mémoire 39 évoque une solution en deux temps, d'abord canaliser vers le réseau artériel et ensuite rendre ce dernier moins attrayant en aménageant des voies réservées au transport collectif, aux taxis, à l'autopartage et aux vélos.

La hiérarchie des rues

La hiérarchisation des rues exclusivement en fonction des besoins de la circulation automobile est prise à partie dans quelques mémoires. Les rappels dans différentes interventions que les artérielles et les collectrices sont également des rues résidentielles en témoignent largement. Aux yeux de ces intervenants, la classification des rues, avenues et boulevards de l'arrondissement en rues locales, collectrices et artérielles ne correspond ni à la réalité de la circulation qui y transite, ni aux attentes des résidents qui y vivent. Les rues collectrices apparaissent en fait comme des artérielles qui en cachent le nom. Plusieurs rues résidentielles sont devenues à leur tour des routes alternatives pour la circulation de transit.

Plusieurs mémoires déplorent les conséquences de cette situation. De son côté, le mémoire 18 mentionne nommément la nécessité de revoir la hiérarchie du réseau routier, en veillant à ne plus diriger les grands courants de transit vers les rues collectrices de l'arrondissement et de les canaliser plutôt sur les artères continues de l'arrondissement.

Plusieurs intervenants sont aussi préoccupés par ce qui est perçu comme un manque d'action à l'égard des voies artérielles. Ils souhaitent étendre aux artérielles les mesures d'apaisement de circulation tout en les conjuguant avec le renforcement du transport durable, par l'aménagement de voies réservées au transport collectif, aux taxis et au covoiturage. Pour plusieurs intervenants, c'est la façon d'arriver à une véritable réduction de la circulation automobile. Les mémoires 8 et 18, entre autres, vont dans ce sens.

La dérive dans le rôle de certaines collectrices inquiète plusieurs intervenants aussi. Ils souhaitent les voir revenir à leur vocation locale, avec des débits de circulation conformes à leurs caractéristiques et au milieu de vie traversé. C'est le cas notamment de la rue de la Roche et de l'avenue Christophe-Colomb qui, de l'avis des auteurs des mémoires 3 et 21, évoluent dans les faits vers un statut d'artères secondaires. Le mémoire 21 affirme, entre autres, que la hiérarchisation actuelle du réseau ne repose sur aucune logique, car la collectrice qu'est l'avenue Christophe-Colomb est alimentée directement par des artères dont elle est le prolongement physique.

Parallèlement, les mémoires 20, 34 et 41 attirent l'attention sur les situations difficiles créées respectivement à l'intersection des rues Berri et Roy, la rue Rivard et l'avenue de l'Esplanade entre Van Horne et Bernard.

La gestion du stationnement

Le stationnement automobile est perçu dans les mémoires et interventions comme un élément majeur des démarches susceptibles de réduire le nombre de déplacements des véhicules motorisés et d'en apaiser la circulation. Il est aussi perçu comme un enjeu entre les résidents et les

non-résidents, les premiers souhaitant affirmer leur primauté dans l'utilisation des places de stationnement proches de leurs domiciles. Il est perçu également comme un facteur dans le maintien et le développement de la vitalité économique de l'arrondissement.

La gestion du stationnement fait l'objet d'avis divergents. Deux optiques s'opposent dans les propos entendus sur la gestion du stationnement. Une est orientée vers une gestion de la demande en lui appliquant les règles du marché tout en contrôlant l'offre, quitte à hausser ou baisser les tarifs selon les cas. L'autre est centrée sur la gestion de l'offre, tout en resserrant cependant le plus souvent cette dernière à l'avantage des résidents de l'arrondissement et avec le souci prévalant de réduire le nombre de déplacements en auto dans l'arrondissement.

Le mémoire 26, dont le fondement est un travail académique, illustre la première approche. Sa prémisse est que les coûts réels du stationnement sont internalisés dans le budget des villes et que cela conduit à une forme de subvention indirecte à l'automobile. Dans un contexte où les réseaux de transport routier approchent du point de saturation et où la congestion s'explique au moins partiellement par la recherche de places de stationnement sur rue par les automobilistes, la solution est en partie dans une meilleure gestion de la demande de stationnement sur rue, notamment par une politique de tarification plus flexible et mieux adaptée à l'environnement local. La tarification devient ainsi le moyen privilégié pour réguler le taux de rotation et d'occupation des places de stationnement dans une approche axée, d'une part, sur l'abolition des limites de temps (à l'exception des débarcadères) et d'autre part, sur une segmentation et un contrôle de l'offre, de manière à protéger certains, par exemple les résidents, des fluctuations de la demande. Le mémoire retient la ville de Redwood en Californie comme modèle d'application de cette approche.

Les mémoires 18 et 31, entre autres, s'inspirent plus de la seconde approche. Le mémoire 18 propose de mettre en place une politique locale cherchant minimalement à assurer le stationnement des résidents, à dissuader le stationnement de longue durée pour les déplacements domicile-travail, et à assurer le stationnement de courte durée pour les déplacements de loisir, d'achat ou de service professionnel. Le mémoire avance un ensemble de sept interventions concrètes pour atteindre ces trois objectifs. De son côté, le mémoire 31 parle d'une politique de réduction graduelle de l'offre de stationnement.

Au-delà de cette distinction dans les approches, le projet d'étendre le stationnement tarifé sur rue qui est au cœur de l'action 27 est bien accueilli dans les mémoires qui se prononcent à son sujet. Quelques mémoires poussent plus loin cependant ce projet en proposant de l'étendre à l'ensemble des rues de l'arrondissement et même parfois de supprimer le stationnement de durée illimitée sur le domaine public, sauf pour les résidents qui devront détenir des vignettes. C'est le cas, en particulier, du mémoire 18 qui préconise également l'instauration d'un système de vignettes pour les véhicules des visiteurs et l'étude de la création de la vignette « travailleur » pour les non-résidents exerçant leurs professions dans l'arrondissement. Le mémoire 41 propose d'accompagner cette extension de la tarification d'une réduction du coût des vignettes pour les résidents. Le mémoire 23 propose plutôt la gratuité pour les résidents dans leur zone résidentielle et un tarif réduit en cas de stationnement en dehors de la zone résidentielle, le tout grâce à une carte à puce qui sera attribuée aux résidents détenteurs d'une auto ou membre de l'autopartage.

Aucune objection n'est soulevée, non plus, à l'égard de l'action 26 qui porte sur la modulation de la tarification du stationnement automobile.

Par contre, l'incitation à la construction éventuelle de stationnements couverts mentionnée dans l'action 28 fait l'objet d'avis non seulement divergents, mais diamétralement opposés. Les mémoires 1 et 2 s'y montrent favorables ainsi que le 26 à certains égards, tandis que le mémoire 31 se prononce carrément contre.

L'application rigoureuse de l'interdiction de stationner à moins de cinq mètres des intersections fait pratiquement l'unanimité avec un bémol dans le mémoire 11 qui demande d'en mesurer l'impact sur le nombre total de places de stationnement.

L'action 29 d'augmenter l'offre de stationnements réservés à l'autopartage est particulièrement bien accueillie.

Enfin, le problème du stationnement automobile, dans les parcs et les cours d'école, est soulevé dans les mémoires 18 et 36 qui en proposent l'interdiction. Le mémoire 36 suggère d'y arriver par la voie d'une hypertextation.

La priorisation du transport collectif

Les propos recueillis et les mémoires sont dans l'ensemble positifs à l'égard de la piste 6 et de ses différentes actions, à l'exception de l'action 24, où une réserve est exprimée sur l'augmentation du nombre de postes de taxis dans le mémoire 11. L'adhésion des participants est particulièrement marquée à l'égard de l'amélioration de la desserte intra-arrondissement, la desserte par minibus et l'implantation des voies réservées ou des mesures prioritaires pour autobus. Ces deux dernières mesures arrivent d'ailleurs en tête de liste des attentes. Les attentes comprennent toutefois aussi l'augmentation de la fréquence des autobus et du métro, aux heures de pointe et en dehors de ces dernières. Le mémoire 18 signale à ce sujet que l'offre est nettement inférieure aux besoins et que notamment le nombre d'autobus en circulation est insuffisant pour répondre adéquatement à la demande. Dans l'ensemble des interventions, l'amélioration et l'adoption de mesures favorisant le transport collectif, en particulier entre la ville et les banlieues, sont perçues comme des composantes essentielles de toute solution au problème du transit automobile régional.

Plusieurs considérations additionnelles sont apportées par les participants. Ainsi, le mémoire 8 suggère de prévoir des mesures incitant l'utilisation du transport collectif, comme des bons échangeables contre des titres de transport. Un point de vue similaire se retrouve aussi dans le mémoire 31. Le mémoire 11 s'interroge sur le choix d'une seule station de métro, en l'occurrence celle de Laurier, dans l'action 18. Dans le mémoire 12, le milieu associatif des personnes handicapées demande d'être associé au choix de la station qui sera retenue pour l'amélioration de son accessibilité. Le mémoire 31 demande de modifier le premier circuit de la desserte intra-bus prévue dans l'action 20, en substituant l'avenue De Lorimier à l'avenue Papineau évaluée comme trop congestionnée. Le mémoire 11 doute que l'avenue Papineau soit le bon choix pour aménager la voie réservée annoncée dans l'action 22. De son côté, le mémoire 23 préconise un renforcement de l'action 22 en proposant d'y inclure l'aménagement sur chaque voie artérielle d'un vrai corridor protégé pour les autobus, taxis et vélos. Il demande de considérer en priorité les lignes d'autobus 55, 144, 45, 97 et 51. Le mémoire 23 s'interroge également sur le choix de l'avenue du Parc pour la ligne de tramway (action 23) et propose de la faire passer aussi par l'avenue du Mont-Royal avec l'espoir d'une jonction avec le quartier Côte-des-Neiges. Le mémoire 31 salue l'arrivée du tramway et suggère à l'arrondissement de planifier dès maintenant l'arrimage d'une ligne sur l'avenue du Mont-Royal avec celle de l'avenue du Parc. Le mémoire 13 propose de prévoir un stationnement automobile incitatif au terminus de la future ligne de tramway sur l'avenue du Parc.

L'amélioration des conditions des déplacements actifs

La marche

L'intention générale de la piste 1 d'améliorer l'attrait de la marche et d'accorder une place plus importante au piéton fait l'unanimité des participants. Il n'en va pas de même toutefois pour toutes les actions proposées dans son cadre. Plusieurs font l'objet de commentaires de fond qui suggèrent parfois des réorientations.

L'action 1 sur la piétonnisation des rues ou des tronçons des rues est très illustrative à cet égard. Sa pertinence n'est interrogée que dans deux mémoires, le 1 et le 11, surtout par crainte des effets de débordement sur la circulation automobile. Par contre, même si cette pertinence jouit d'un assentiment presque général, des avis divergents se font jour quand même sur le choix des rues à piétonniser entièrement ou partiellement et sur les formules de piétonnisation à retenir.

En ce qui concerne le choix des rues, celui de la rue Gilford est objet de doutes dans les mémoires 2 et 4; celui d'une section de l'avenue du Mont-Royal suscite des interrogations dans le mémoire 2 et une franche opposition dans le mémoire 32 qui recommande plutôt d'étudier la piétonnisation d'une section différente située entre les rues Papineau et De Lorimier; celui de la rue Gauthier est contesté dans le mémoire 11 et approuvé dans le mémoire 23. En outre, le mémoire 23 propose une liste de quelque huit tronçons de rues résidentielles et commerciales à piétonniser. Dans une perspective plus générale, le mémoire 18 recommande de piétonniser des rues ou des tronçons de rues présentant un fort achalandage. Le mémoire 31 va dans le même sens en préconisant le choix de rues où le partage de l'espace public est un véritable enjeu et où la piétonnisation peut avoir un impact notable.

En ce qui touche la formule de piétonnisation, les avis entendus tendent plutôt à être favorables à des formules qui laisseraient place aux vélos, au transport collectif, aux taxis et aux véhicules d'urgence, étant donné qu'il s'agira de piétonniser des lieux à fort achalandage. Les mémoires 18, 23, 30, 31 et 32 sont éclairants à ce sujet. Il faut noter également l'idée avancée dans le mémoire 15 d'étudier d'une collectrice dédiée au transport collectif et à toutes les formes de transport actif.

Les commentaires directs sur l'action 2 consacrée aux zones de rencontres sont moins nombreux. Le mémoire 23 met en doute la pertinence de ces zones, si l'aménagement d'une partie de l'avenue Duluth Est en est l'illustration, et propose à l'arrondissement de se concentrer plutôt sur des projets de piétonnisation. À l'inverse, le mémoire 31 ne doute pas de leur pertinence et propose d'en situer une sur la rue Milton, à l'ouest de Saint-Laurent. À certains égards, il en va de même du mémoire 5 qui argumente en faveur d'une formule se rapprochant de ce modèle d'aménagement pour la rue Marie-Anne entre la rue Saint-Urbain et l'avenue de l'Esplanade. Enfin, le projet de créer des placettes avancé dans le mémoire 16 présente quelques similitudes avec les zones de rencontres.

L'action 3 sur la création d'axes verts fait l'objet de deux commentaires négatifs. Le mémoire 11 exprime des doutes sur l'utilité de relier des parcs par des axes verts et le mémoire 23 considère la création de ces axes comme une fausse bonne idée. De l'avis de l'auteur de ce mémoire, le réseau vert ne sera attrayant pour le marcheur que dans la mesure où il passera à proximité des commerces et autres centres d'intérêt. Il propose plutôt d'élargir les trottoirs des rues et de verdir systématiquement ces dernières. Par ailleurs, deux propositions du mémoire 18 correspon-

dent à l'intention générale de l'action 3 qui est celle de verdir les liens piétons, une propose d'agrémenter l'environnement du marcheur et l'autre de verdir le quartier. Le mémoire 36 va dans le même sens en avançant les concepts de parc habité (proposition 13 du mémoire), de ligne verte (projet 14) et de la Promenade Berri (projet 1). Le mémoire 31 mentionne qu'il faudrait profiter de la mise en place de mesures d'apaisement de la circulation pour verdir la ville. Dans un autre registre, le mémoire 13 appelle à l'élargissement du programme des ruelles vertes pour contrer le péril croissant que représentent les parcours malins qui transitent par les ruelles sans égard pour les usagers.

Le contenu proposé dans l'action 4 qui traite de l'augmentation de la qualité et la quantité des infrastructures et des équipements destinés aux piétons est déploré par plusieurs. L'auteur du mémoire 11 s'interroge sur l'insistance mise sur le marquage au sol. Le mémoire 23 considère que l'augmentation de la qualité et de la quantité des infrastructures et équipements mentionnés devrait être traitée comme une priorité permanente. Il propose plutôt, à titre d'exemple, des projets comme le doublement de passages pour piétons sur la rue Sherbrooke, en face de la station de métro, ou encore l'installation de feux de circulation dans le même périmètre. Le mémoire 31 demande que l'action 4 ne se limite pas au marquage au sol ou à la signalisation des principales intersections et des passages pour piétons. Il suggère aussi que l'élargissement des trottoirs, proposé dans l'action suivante (5), fasse plutôt partie de l'action 4, comme d'ailleurs l'ajout de la végétation, les avancées de trottoirs, le mobilier urbain pour piétons tels les bancs, l'éclairage adapté aux piétons, etc. Le mémoire 12 rappelle les normes qui devraient prévaloir pour tenir compte des personnes qui vivent avec des limitations. Les mémoires 18 et 31 vont également dans ce sens.

L'ambition d'élargir les trottoirs est largement partagée par les intervenants qui se prononcent sur le sujet. Le mémoire 2 y voit même une orientation principale du futur PDU tandis que les mémoires 15 et 23 proposent d'agrandir de façon importante les trottoirs de toutes les rues.

L'intention d'aménager des trottoirs qui mesurent au moins 1,8 m de l'action 5 n'apparaît pas en revanche suffisante à plusieurs participants. Le mémoire 18 souligne que l'exiguïté des trottoirs des rues commerciales de l'arrondissement ressort clairement les week-ends ou en fin de journée le reste de la semaine. Le mémoire 31 demande de considérer le 1,8 m proposé dans l'action 5 comme une norme purement minimale. Il demande d'aller au-delà de cette norme lorsque le volume de piétons est important, comme au pourtour des éléments générateurs de déplacement. Dans un autre registre, le mémoire 24 dénonce l'élargissement insuffisant des trottoirs envisagé par l'arrondissement sur la rue Saint-André entre les rues Rachel et Marie-Anne. Cet élargissement est perçu comme peut-être juste suffisant pour ajouter des fosses d'arbres.

Il faut noter également à ce chapitre des propos de nature différente. Ainsi, le mémoire 4 s'interroge sur l'urgence d'élargir les trottoirs dans une rue comme Gilford compte tenu des coûts et des éventuels embarras causés par les travaux d'élargissement. Le mémoire 11 fait remarquer que les trottoirs élargis sont souvent encombrés de terrasses. Quelques intervenants soulignent les insuffisances en matière de déneigement des trottoirs qui les rendent souvent impraticables pendant l'hiver.

L'enlèvement des vélos épaves de l'action 6 ne soulève pas beaucoup de remarques. Le mémoire 4 l'accueille positivement tout en souhaitant un pas de plus : l'enlèvement des vélos stationnés sans autorisation et de ceux qui nuisent au passage des piétons. Le mémoire 11 s'interroge sur l'opportunité de se doter d'une politique particulière pour débarrasser les rues de ce qui n'est, en fait, que déchet.

Aucune réserve n'est exprimée à l'égard de l'action 7 qui vise l'implantation des dispositifs sonores aux feux piétons. Pour le mémoire 12, il s'agit d'une mesure essentielle.

Le vélo

Les actions proposées dans la piste de solution 2, qui est d'améliorer l'attrait du vélo comme mode déplacement, sont généralement bien accueillies par les intervenants, mais paraissent parfois insuffisantes aux yeux de la majorité des quelques participants qui se prononcent sur le sujet. Les notions de sécurisation, d'amélioration et de prolongement des pistes cyclables reviennent fréquemment dans les interventions. L'opinion de départ partagée par plusieurs est que l'espace accordé aux aménagements cyclables est encore très réduit, que la plupart des pistes existantes remontent à une vingtaine d'années et qu'il faut corriger leurs lacunes. Parallèlement, d'autres intervenants soulignent des conflits d'usage entre piétons et cyclistes. Ils déplorent le comportement parfois peu civil de certains cyclistes et l'envahissement occasionnel des trottoirs par les vélos.

Plus précisément et par rapport à l'action 8, le mémoire 19 considère le prolongement du réseau cyclable et son amélioration comme essentiels à l'atteinte des objectifs du futur PDU. Le mémoire 41 les place dans sa tête de liste des priorités à mettre en œuvre. L'intention générale à ce sujet des mémoires 8, 15, 18 et 23 va dans le même sens. En outre, les mémoires 8 et 23 suggèrent l'extension de voies cyclables protégées au réseau artériel. Les mémoires 15 et 29 demandent l'amélioration de la piste de la rue Rachel dont le mémoire 7 traite aussi sous l'angle de la sécurité des écoliers de l'École Louis-Hyppolyte-Lafontaine. Le mémoire 29 souhaite qu'elle soit rendue permanente et qu'elle offre le même niveau de confort et de sécurité que son segment situé dans l'arrondissement Rosemont-La Petite-Patrie. Le mémoire 28 propose une série de mesures d'amélioration du parcours que doit emprunter un cycliste pour se rendre du quartier Mile End au centre-ville. Il est souhaité aussi dans ce mémoire que les ingénieurs concepteurs des pistes prennent davantage en considération la topographie et que les policiers reçoivent une formation leur permettant d'assister les cyclistes dans leurs déplacements. Le mémoire 35 regrette le démantèlement de la piste protégée de la rue Gauthier et ses conséquences néfastes sur la sécurité des cyclistes. Il demande de remédier à la situation.

Par ailleurs et dans un registre différent, l'approche du document de consultation qui répartit ensuite différentes mesures concrètes dans les actions 9, 10 et 11 est perçue comme une tentative de remplissage d'un plan d'action dans le mémoire 23. L'auteur de ce mémoire souhaite vivement que les efforts se concentrent sur la création d'un « vrai » réseau cyclable pour remplacer des « bouts de pistes, bandes, chevrons et autres gadgets qui ne se joignent pas ».

Toutefois, l'intention générale de l'action 9 de créer un réseau à vocation locale n'est pas remise en question. La volonté de mettre en place une série de liens sûrs de courtes distances vers les différents lieux de destination fréquentés par les enfants correspond à toutes les considérations faites sur la sécurité des cyclistes et des jeunes en général dans différentes interventions. De plus, le développement d'un réseau local est une des recommandations prioritaires du mémoire 18 et l'instauration de contresens cyclistes dans les rues suffisamment larges est préconisée par plusieurs intervenants. Sur ce dernier point, le mémoire 11 incite à la prudence dans la transposition des dispositions légales belges à la réalité québécoise.

Le contenu des actions 10 et 11, sur l'adaptation du niveau de sécurité au type de circulation et sur l'amélioration de la signalisation aux abords des voies cyclables, ne fait pas l'objet de commentaires défavorables. Le mémoire 29 demande une amélioration du marquage au sol,

particulièrement aux intersections autant pour le réseau blanc que pour le reste des sections qui ouvrent au début du printemps. Le mémoire 31 demande que l'action 11 s'adresse aussi aux automobilistes qui peuvent mettre en danger les cyclistes en ne respectant pas les voies cyclables.

L'intention de l'action 12 d'augmenter le nombre de places de stationnement sur rue et hors rue correspond aux vœux exprimés dans plusieurs mémoires, mais l'horizon temporel proposé est remis en question. Le mémoire 29 demande de ramener l'échéancier à 4 ans plutôt que 10, compte tenu de l'utilisation soutenue des supports existants, des débordements observés sur le mobilier urbain et du coût modeste de l'ajout de nouveaux supports. Le mémoire 15 va dans le même sens en insistant sur les rues commerciales. Le mémoire 32 rappelle l'importance et l'urgence d'en installer sur une voie commerciale comme l'avenue du Mont-Royal. Le mémoire 11 demande de veiller à les répartir aux bons endroits.

L'action 13 sur une politique encadrant la mise en place de stationnements vélos par des tiers ne suscite pas de commentaires défavorables et correspond dans son intention générale à l'importance attachée dans plusieurs mémoires sur l'accroissement général du nombre de places de stationnement de vélos. De l'avis du mémoire 11, les règles d'urbanisme adoptées par l'arrondissement devraient suffire à cette fin.

L'action 14 sur l'offre permanente de places de stationnements ne fait pas l'objet de commentaires, à l'exception de la sourdine mise dans le rapport 11. Il y est noté que cette mesure vise le moins de 1% de la population qui se déplace en vélo à longueur d'année.

L'action 15 sur les vélos en libre-service n'est pas trop commentée, si ce n'est dans le mémoire 23 qui note que la mesure s'adressera plus aux non-résidents ou touristes qu'aux résidents et le mémoire 11 qui demande d'évaluer d'abord les résultats de l'expérience « Bécik vert » avant de s'avancer dans le sens proposé dans l'action 15.

L'action 16 sur l'uniformisation des supports et des stationnements vélos est commentée favorablement dans le mémoire 19 qui demande d'associer la fonctionnalité à l'esthétique dans l'amélioration des stationnements de vélos sur rue et sur les places publiques, à l'exemple des nouveaux supports sur tiges de parcomètres conçus par Michel Dallaire. Dans le même souci, le mémoire 32 suggère de s'inspirer des plans de supports à vélo permettant d'afficher des petites œuvres artistiques que la SDAMR a commandés à la firme Boss Design. Le mémoire 23 recommande plutôt d'adopter les mêmes supports que ceux de l'arrondissement Ville-Marie pour assurer la reconnaissance facile de la fonction ou de l'utilisation de ces supports ainsi que pour obtenir de meilleurs prix à l'achat.

Le souci de la qualité de vie et de l'environnement

Comme mentionné antérieurement, l'inquiétude, à l'égard de la détérioration de la qualité de vie et de l'environnement dans l'arrondissement, se reflète dans les propos tenus par bon nombre d'intervenants, le plus souvent implicitement.

Plusieurs mémoires sont cependant plus explicites à ce sujet en référant à des facteurs précis de cette détérioration. Les mémoires 8, 18, 21 et 31, ce dernier dans ses annexes, évoquent le problème de la pollution de l'air causée par la circulation automobile. Les mémoires 3, 5, 18 et 21 signalent le problème du bruit. De leur côté, les mémoires 1 et 2 s'attardent sur les manquements en matière de déneigement et de déglacage des trottoirs en hiver et considèrent les conséquences comme un problème de santé publique, tandis que le mémoire 34 se consacre

principalement à l'encadrement plus strict de la livraison commerciale qui est une source de dérangement à des heures indues. Ce mémoire appuie l'action 50 qui traite de cette question, mais propose de modifier les heures de livraison les week-ends et jours fériés en situant la livraison plutôt entre 10 h et 14 h. Il propose également l'instauration d'un mécanisme assurant le respect de certains règlements propres au camionnage destiné à la collecte des ordures et à la livraison commerciale.

Toujours dans le même souci de la qualité de vie et de l'environnement, des demandes ou des propositions de verdissement de certains endroits de l'arrondissement se retrouvent dans les mémoires 5, 7, 13, 21, 28 et 36. Ces demandes ou propositions correspondent grosso modo à l'intention générale de l'action 45 qui porte sur le verdissement du territoire à travers les différents projets. Le mémoire 36 notamment représente une source importante d'inspiration à ce sujet.

Compte tenu de ce qui précède et de la volonté générale des participants de réduire et d'apaiser la circulation, l'action 46 sur la réalisation des quartiers verts jouit d'un fort assentiment, mais fait l'objet de quelques commentaires de fond dans les mémoires 8, 13, 18, 23 et 31.

Il est ainsi suggéré d'inclure une voie collectrice et même artérielle dans les quartiers verts, mais selon des modulations de l'équilibre des usages adaptées à chaque cas; d'accroître la taille de ces quartiers de façon à assurer une masse critique suffisante de rues résidentielles et commerciales pour créer une dynamique axée sur la proximité plutôt que la mobilité; de prendre en compte les artères commerciales et les zones industrielles dans le sens des « espaces civilisés » retenus dans le modèle parisien; de concevoir au départ ces quartiers comme destinés à une intégration progressive entre eux en vue de leur faire recouvrir la totalité de l'arrondissement; et d'inscrire leur définition dans une optique de développement durable de la collectivité et de l'étendre ainsi aux cinq éléments essentiels suivants :

- espaces publics et rues pour tous;
- liens entre les gens et la nature
- transport actif
- sentiment d'appartenance
- vision et action

Il est également suggéré de délimiter clairement ces quartiers par une signalisation ad hoc et l'aménagement de portes d'entrée et portes de sortie avec signature « quartier vert »; d'y limiter la vitesse à 30 km/h et d'y prévoir des mesures d'apaisement permettant de contrôler physiquement la vitesse; de les doter d'aménagements internes privilégiant les transports actifs; de rechercher la participation active des résidents dans l'élaboration des quartiers et de viser l'appropriation des quartiers par ces mêmes résidents. Il faut noter ici cependant que la formulation de la troisième ligne directrice qui traite de l'engagement des citoyens dans l'action 46 suscite une réserve dans le mémoire 23 qui lui trouve un caractère discriminatoire. La crainte est que « si les résidents ne vont pas faire le siège des bureaux de l'arrondissement, ils n'auront pas le droit d'obtenir un quartier vert ».

Il est suggéré aussi d'identifier un lieu où plusieurs conditions du succès existent déjà.

Enfin, parallèlement à toutes ces considérations sur la qualité de vie et de l'environnement, le mémoire 12 rappelle que 19 % des citoyens de l'arrondissement vivent avec des limitations fonctionnelles et qu'avec le vieillissement de la population ce pourcentage ne diminuera pas. Il souligne également que le concept d'accessibilité est avant tout un concept d'aménagement qui favorise, pour tous les usagers, une utilisation similaire des possibilités offertes par un bâtiment

ou un lieu public. Il se dit déçu que ce concept ne trouve pas sa pleine place dans le document de consultation comme principe étendu à l'ensemble du futur PDU. Pour ce faire, il préconise les trois grands critères suivants :

- créer des équipements qui font l'affaire de tous
- créer des aménagements sans obstacle et sécuritaires
- créer une signalisation claire et précise, qui peut être comprise par tous les usagers de l'espace urbain.
-

La mise en œuvre et le suivi

Les échéanciers des actions à moyen et long terme, la mesure des résultats, l'ordre des priorités dans la mise en œuvre et les mécanismes de suivi sont perçus comme des enjeux majeurs dans quelques mémoires et entraînent des prises de position. La question du financement du futur PDU est également abordée.

Le mémoire 8 suggère d'ajouter des indicateurs qualitatifs et quantitatifs au futur PDU et les accompagner d'un engagement de s'en servir comme étalons pour mesurer les résultats chaque trois ou cinq ans. Le mémoire 18 recommande de doter le futur PDU d'un échéancier de réalisation audacieux avec un plan quinquennal, d'adopter des objectifs intermédiaires et finaux et d'en faire le suivi. Ce mémoire propose également 11 indicateurs et la création d'un observatoire des déplacements locaux pour alimenter en informations les instances de suivi. Le mémoire préconise aussi un processus de rétroaction pour permettre l'ajustement des actions. Le mémoire 31 considère comme problématique l'absence d'indicateurs dans le document de consultation. Il recommande lui aussi l'ajout d'indicateurs qualitatifs et quantitatifs ainsi que l'ajout de cibles chiffrées et datées intermédiaires en vue de baliser la vision à long terme et la réalisation des actions étalées sur 10 ou 15 ans. Il propose également un calendrier de mise en œuvre des actions répertoriées dans le document de consultation et un suivi annuel qui viendra se substituer aux forums ad hoc aux trois ans mentionnés dans l'action 32. Il suggère de confier cette tâche de suivi à la commission sur la sécurité urbaine et la circulation. Le mémoire 42 recommande également des objectifs intermédiaires pour les actions à moyen ou long terme. Il propose un ordre de priorité et recommande de réaliser plus rapidement certaines des actions prioritaires. Il demande aussi un rapport annuel sur l'avancement des travaux.

La question du financement du PDU est surtout posée dans les mémoires 18, 31 et 42. Le mémoire 18 propose de créer un fonds dédié « PDU » et suggère des pistes comme les recettes provenant de la gestion du stationnement ou des contraventions. Le mémoire 31 invite l'arrondissement à déterminer les coûts des interventions envisagées et à préciser sa stratégie de financement. Ce mémoire propose lui aussi un fonds dédié « PDU » et encourage l'arrondissement de faire preuve d'audace et de flexibilité afin de saisir toutes les possibilités et occasions de cofinancement existantes aux autres paliers. Le mémoire 42 demande d'évaluer les coûts de chacune des actions et les parts de ces coûts assumées respectivement par l'arrondissement et les autres partenaires.

3. L'ANALYSE DE LA COMMISSION

Dans le présent chapitre, la Commission présente son analyse du contenu du document de consultation du 1^{er} Plan de déplacement urbain, en tenant compte des informations, des suggestions et des commentaires recueillis dans le cadre de la consultation. Ses observations, ses réflexions et ses recommandations sont regroupées sous cinq rubriques :

- Les considérations d'ensemble
- Le transport actif
- Le transport collectif
- Le transport automobile
- Les problèmes particuliers

Les considérations d'ensemble

Un accueil favorable et des suggestions à apprécier avec justesse

La Commission constate que l'initiative de doter l'arrondissement d'un *Plan de déplacement urbain (PDU)* a été bien accueillie par tous les participants à la consultation publique. La Commission a enregistré dans les interventions et mémoires un soutien généralisé à la volonté affichée dans le document de consultation de réduire la place de l'automobile dans l'arrondissement. Elle remarque toutefois que quelques participants craignent qu'il ne manque au document des mesures fortes pour accompagner cette volonté.

La nécessité d'une démarche systématique pour redonner l'espace urbain à ceux qui l'habitent et de s'attaquer aux causes du sentiment d'insécurité que suscite la circulation automobile n'a été mise en doute par aucun intervenant. Bien au contraire, la très grande majorité des interventions s'est nettement inscrite en appui aux deux objectifs et aux cinq orientations du document de consultation du 1^{er} PDU. Il en va de même de la réalité des problèmes cernés dans le document de consultation, même si plusieurs réserves ont été marquées à l'égard du document *Portrait et diagnostic des déplacements* sur lequel se sont fondées l'identification et l'analyse de ces problèmes. Par ailleurs, des participants ont illustré concrètement ces problèmes avec les situations difficiles « subies » par des résidents du fait de la circulation de transit dans certaines parties de l'arrondissement.

De son côté, la Commission trouve pertinents et justifiés les objectifs et les orientations du document de consultation du 1^{er} PDU. Ils lui apparaissent souhaitables et surtout cohérents avec la volonté des élus de l'arrondissement de prendre un tournant important en rééquilibrant le partage du domaine public en faveur des piétons et des cyclistes.

Les pistes de solution et les actions proposées dans le document de consultation ont été perçues elles aussi comme opportunes par une forte majorité des participants. Toutefois, d'importantes suggestions et recommandations d'amélioration, de renforcement ou d'encadrement de ces dernières ont été proposées en cours d'audience.

Bon nombre de ces recommandations et suggestions portent sur l'urgence d'agir plus vite et plus résolument, en écourtant les échéanciers retenus et en dotant le futur plan d'objectifs plus ambitieux pour briser la primauté de la circulation automobile sur le milieu de vie. D'autres viennent proposer des ordres de priorité dans la mise en œuvre, par exemple en commençant par l'amélioration de l'offre en matière de transport collectif. D'autres encore proposent de retenir des objectifs intermédiaires pour mieux assurer le suivi des démarches de longue haleine. D'autres enfin demandent de préciser l'effort de financement qui accompagnera le plan.

Au-delà de l'évaluation de la contribution positive que chacune de ces suggestions ou recommandations pourrait apporter au futur plan de déplacement, la Commission est d'avis qu'il faut aussi les interpréter collectivement comme la manifestation de la volonté d'inscrire le plan dans une stratégie de changement plus affirmée par rapport au paradigme du « tout à l'auto ». Elles témoignent aussi de l'importance attachée au leadership politique dans l'adoption d'une telle stratégie qui viendra bouleverser des schèmes de pensée et des pratiques bien ancrées jusqu'ici dans l'organisation municipale.

Un contexte complexe à bien prendre en compte

En même temps, la Commission est consciente que le succès de la démarche de mise en œuvre complète du *Plan de déplacement urbain* déborde le cadre de l'arrondissement et même celui du municipal tout court. Les moyens financiers disponibles demeurent réduits et la réalisation complète du plan, même étalé sur une vingtaine d'années, commandera l'appui financier renouvelé et soutenu des autres paliers de gouvernement. De plus, les solutions de fond relativement à la circulation de transit, l'amélioration et l'accroissement de l'offre de transport collectif, les mesures d'incitation au renoncement de l'usage de l'auto échappent en partie au champ de compétence de l'arrondissement.

Ainsi, pour bien mener à terme la mise en œuvre du PDU, il lui faudra se ménager les appuis des paliers supérieurs de gouvernement, par exemple dans la mise en vigueur de la limite de vitesse de 30 km/h qui relève finalement du gouvernement provincial. Il lui faudra aussi concilier ses attentes avec la capacité ou la volonté d'agir de la Ville. C'est le cas, entre autres, pour tout ce qui concerne le réseau artériel ou l'arrivée du tramway. Le fait d'arrimer solidement le PDU au *Plan de transport de Montréal* sera sans doute un atout dans les rapports positifs de subsidiarité et complémentarité que l'arrondissement se devra d'entretenir avec la Ville pour faciliter la réalisation de son PDU. Il lui faudra également dialoguer avec les différents services publics que ce soit le Service de transport de Montréal (STM), le Service de police (SPVM) ou bien encore celui de sécurité incendie (SSIM) et surtout les convaincre de la justesse de ses demandes ou de ses mesures de changement. Il s'ajoute à tout cela la nécessité de cultiver des alliances et développer des partenariats avec les arrondissements limitrophes pour trouver et adopter ensemble des solutions à des problèmes communs comme la régulation de la circulation de transit.

De telles entreprises ne pourront aboutir avec succès, surtout sur une aussi longue période, sans qu'au préalable une forme d'union de vues et buts entre les élus, les fonctionnaires et les citoyens n'ait été cimentée par des démarches d'information et de participation.

Une crédibilité et une exemplarité à assurer en partant

De l'avis de la Commission, et à la lumière de ce qui précède, il est important que la mise en œuvre du *Plan de déplacement urbain* commence par des projets qui assoient immédiatement la crédibilité et l'exemplarité de toute la démarche du PDU. La crédibilité devrait être assurée pour cultiver et maintenir l'intérêt et la participation du milieu, entre autres, en appui au travail de plaidoirie que l'arrondissement devra effectuer auprès des autres paliers de gouvernement, mais aussi pour conforter les démarches publiques de sensibilisation, voire d'éducation, en vue de changer les mentalités ou les comportements. L'exemplarité devrait servir d'outil principalement, d'une part, pour bien positionner l'arrondissement devant les paliers supérieurs de gouvernement, et d'autre part, pour faciliter un effet d'entraînement auprès des arrondissements périphériques et paver ainsi la voie à la collaboration entre arrondissements voisins dans la re-

cherche de solutions à des problèmes communs en matière de circulation et de transport. Il s'agira pour l'arrondissement de faire jouer à son avantage des réalisations démontrant que d'autres façons de faire sont possibles en matière de déplacement urbain et qu'en somme une audace calculée est rentable. Il faudra évidemment que la capacité d'assurer la pertinence, la qualité et la dimension novatrice des projets soit impérativement au rendez-vous.

Des projets novateurs à mettre en priorité

C'est dans cet esprit que la Commission en arrive à la conclusion que pour marquer clairement la transition, l'arrondissement devrait mettre en priorité la réalisation de projets novateurs et se laisser guider en même temps par le souci d'arriver rapidement à des résultats sensibles dans chacun de ces projets. Ces projets novateurs devraient tout d'abord s'inscrire clairement dans la stratégie de changement retenue, relever ensuite pleinement du champ de compétence de l'arrondissement et enfin pouvoir être entièrement réalisés avec des moyens financiers et techniques rapidement mobilisables par l'arrondissement. Cependant, la mise en œuvre de ces projets ne devrait pas nuire à l'application accélérée et étendue de différentes mesures au coût relativement modeste comme l'instauration de nouvelles limites de vitesse ou bien encore la suppression des virages en double.

À la lumière de l'audience, trois actions s'imposent à l'attention de la Commission : créer un premier quartier vert, aménager une première zone de rencontre et ériger en modèle de référence pour la sécurisation des abords des écoles la démarche entreprise par le conseil d'établissement de l'école Louis-Hippolyte-Lafontaine.

La Commission recommande de mettre en priorité trois actions : la création d'un premier quartier vert, l'aménagement d'une première zone de rencontre et la considération de la démarche entreprise par le conseil d'établissement de l'école Louis-Hippolyte-Lafontaine (mémoire 7) comme modèle pour la sécurisation des abords des écoles du territoire et source d'inspiration pour le cadre d'aménagement de l'arrondissement à ce sujet.

Un premier quartier vert

Le projet de réaliser des quartiers verts a été bien accueilli. Plusieurs intervenants se sont d'ailleurs attardés sur le concept lui-même et les paramètres qui devraient régir la création de ces derniers. Ces interventions vont généralement dans le sens de préciser et d'enrichir la définition mise de l'avant dans le document de consultation et dans le projet de *Plan de transport de Montréal*.

La Commission est sensible à ces arguments et considère que le concept de quartier vert devrait être précisé et enrichi davantage dans la version définitive du PDU. Il devrait inclure au moins une rue ou des sections de rues commerçantes et une collectrice qui pourraient être aménagées selon le modèle dit des espaces civilisés. De plus, l'arrondissement devrait anticiper les possibles évolutions futures et la planification des quartiers verts devrait se faire avec le souci de pouvoir les étendre dans une deuxième phase et en arriver éventuellement, dans une troisième phase plus lointaine, à une forme d'intégration entre eux. La Commission considère également qu'il serait opportun que le premier quartier vert se crée dans une partie du territoire où les mentalités ont déjà été préparées au changement par des activités citoyennes.

La Commission recommande de préciser et d'enrichir davantage le concept de quartier vert dans le futur *Plan de déplacement urbain (PDU)* et d'y inclure au moins une rue ou des sections de rues commerçantes ainsi qu'une voie collectrice selon le modèle dit espaces civilisés. Elle incite également l'arrondissement à planifier les futurs quartiers verts avec le souci de pouvoir les étendre dans une deuxième phase ou de les compléter par des espaces civilisés.

Une première zone de rencontre

Contrairement au concept de quartier vert, la notion de zone de rencontre a été moins mentionnée à l'audience. La Commission constate cependant que les trains de mesures d'apaisement proposés dans diverses interventions pour juguler la circulation automobile se rapprochent dans plusieurs cas d'aménagements du type zone de rencontre.

La Commission rappelle qu'il s'agit d'un nouveau type de zone qui concilie les principes de priorité aux piétons de l'aire piétonne avec le maintien d'une certaine circulation automobile à vitesse réduite dans un corridor au marquage discret. L'objectif de ces zones est d'affranchir le piéton de l'obligation d'emprunter un trottoir et de favoriser le transport actif.

La Commission est d'avis que ce type d'aménagement est une bonne façon de décourager la circulation de transit en dehors des voies artérielles.

La Commission recommande à l'arrondissement d'aménager une première zone de rencontre dans un endroit où la situation créée par la circulation de transit en dehors des voies artérielles est la plus préoccupante et où un nombre important de piétons circule.

La sécurisation des abords des écoles

Dans les quelques interventions qui ont porté sur la sécurisation des abords des écoles et d'ailleurs des parcs aussi, l'accent a été davantage mis sur des aménagements physiques les plus efficaces en matière d'accroissement de la sécurité des jeunes que sur la création de signature particulière autour des écoles.

Sans remettre en question la création d'une signature particulière autour des écoles proposée dans l'action 41 du document de consultation, la Commission considère urgent que l'arrondissement dote les abords des écoles du territoire d'un aménagement physique sécuritaire. La Commission considère que le contenu des propositions mis de l'avant par le conseil d'établissement de l'École Louis-Hippolyte-Lafontaine comme particulièrement éclairant à ce sujet et novateur à bien des égards.

La Commission recommande que l'arrondissement dote le plus rapidement possible les abords des écoles du territoire d'un aménagement sécuritaire et que la démarche entreprise par le conseil d'établissement de l'école Louis-Hippolyte-Lafontaine serve de source d'inspiration à ce sujet.

Un horizon temporel long à mieux jalonner et mieux suivre

Le document de consultation annonce un *Plan de déplacement urbain* qui, par les choix de ses orientations et pistes de solutions, s'inscrit dans un horizon temporel long tout en proposant une panoplie d'actions à court, à moyen et long terme. Cet état de fait est à l'origine des propositions de doter le plan, dans le cas des actions dont l'horizon est de 10 à 15 ans, de cibles et de dates intermédiaires pour préciser la vision à long terme du plan et pour en faciliter l'appropriation des actions par tous. Il est aussi à l'origine des propositions d'intégrer au plan des indicateurs quantitatifs et qualitatifs pour mesurer le degré d'avancement des travaux et évaluer les résultats. Les mécanismes de suivi ont également fait l'objet de propositions dont l'essence est l'engagement de rendre compte annuellement aux citoyens de l'état d'avancement des différentes actions. Une des propositions recommande de confier le suivi continu de la mise en œuvre du plan à la commission de la sécurité urbaine et de la circulation (mémoire 31). Plusieurs autres recommandent des indicateurs, des cibles ou des calendriers de mise en œuvre précis pour mieux suivre les résultats (mémoires 18, 31, 42). L'idée de réviser le plan aux cinq ans sous forme de rétroaction a été aussi avancée.

La Commission salue tout d'abord le choix déjà fait dans le document de consultation de retenir des cibles en chiffres et en dates. Elle partage cependant l'idée de pousser plus loin cet exercice et de jalonner la réalisation des actions à moyen et long terme avec des cibles et des dates butoirs intermédiaires. Elle est également favorable à l'ajout d'indicateurs quantitatifs et qualitatifs. À ce titre, la Commission note que le *Premier plan stratégique de développement durable de la collectivité montréalaise* pourrait servir d'exemple. Cet exercice au caractère exigeant pourrait se faire, au plus tard, au moment de la planification détaillée des actions et donc à une étape postérieure à la production du plan dans sa version plus définitive. L'arrondissement pourrait en rendre compte au moment de la première activité de suivi après l'adoption du plan. Enfin, sur le mécanisme du suivi, la Commission est d'accord avec l'opinion que l'arrondissement devra rendre compte annuellement du degré d'avancement de la réalisation du plan, tout en adoptant des modalités qui à la fois assurent la plus large diffusion possible auprès des citoyens et facilitent leur participation à l'exercice. Elle souhaite cependant que le choix de l'arrondissement porte sur un mécanisme de suivi léger, l'essentiel des énergies devrait plutôt aller à la réalisation du futur PDU.

La Commission recommande d'ajouter des cibles et dates butoirs intermédiaires dans le cas des actions à moyen et long terme. Elle recommande également d'ajouter des indicateurs quantitatifs et qualitatifs, possiblement au moment de la planification détaillée des actions qui suivra l'adoption du *Plan de déplacement urbain*. Elle recommande aussi d'inclure un mécanisme léger de suivi qui assurera une reddition de compte annuelle sur le degré d'avancement de la réalisation du plan, et ce, suivant des modalités qui garantiront la plus grande diffusion possible des résultats auprès des citoyens et faciliteront la participation de ces derniers à l'exercice.

Deux orientations transversales à privilégier

Un espace public à regagner

La préoccupation de redonner aux piétons et aux cyclistes une part plus équitable de l'espace public a été très présente dans pratiquement toutes les interventions faites en cours de consultation. Cette préoccupation s'est traduite par des suggestions et des recommandations qui le plus souvent vont plus loin que celles avancées dans le document de consultation ou qui en

différent. C'est le cas, entre autres, de questions comme la piétonnisation des rues ou encore la gestion du stationnement des autos ou son abolition là où il empiète sur les parcs et les cours d'école. Des suggestions novatrices ont été également faites comme la création de placettes publiques pour apaiser la circulation automobile et créer un environnement résidentiel plus accueillant.

La Commission abordera ces différentes suggestions et recommandations dans les sections subséquentes de son rapport. À cette étape-ci, elle tient simplement à réaffirmer que le souci de regagner l'espace public au profit des citoyens devrait prévaloir dans le choix des projets qui viendront concrétiser les actions répertoriées dans le document de consultation.

La Commission recommande que la volonté de redonner de façon sécuritaire une part plus équitable de l'espace public aux piétons et aux cyclistes guide principalement les choix de l'arrondissement dans la réalisation du *Plan de déplacement urbain*.

Une accessibilité universelle à traduire dans la réalité

S'il est important d'avoir un milieu urbain où toute la population peut vivre en toute quiétude et se déplacer en toute sécurité, faut-il encore ne pas oublier les personnes ayant une limitation fonctionnelle. C'est ce rappel qui est au cœur des recommandations soumises par le Comité du milieu associatif des personnes handicapées. Ce rappel est d'autant plus important que jugeant de certaines statistiques, les personnes ayant une limitation fonctionnelle représentent 19 % de la population de l'arrondissement. Il apparaît donc essentiel à la Commission de tenir compte des besoins de ces personnes dans toutes les mesures et dans tous les aménagements que le PDU mettra en œuvre. Le but poursuivi étant de lever tous les obstacles à leur libre circulation et favoriser ainsi leur pleine participation quotidienne à la vie de l'arrondissement.

De plus, avec la quantité d'actions proposées par l'arrondissement et le nombre de mémoires déposés devant la Commission, il est impossible à cette dernière de faire, dans un temps raisonnable, une analyse de toutes les interventions où il faudrait porter une attention particulière à l'accessibilité universelle. C'est donc là une raison additionnelle pour que le concept de l'accessibilité universelle soit considéré comme une valeur à appliquer transversalement dans toutes les actions entreprises dans le cadre du PDU. Les documents de référence de source municipale à ce sujet ne manquent pas à Montréal. La Ville s'est dotée, entre autres, à cet égard d'un cadre de référence et plus récemment d'un plan d'action. Le *Plan de transport de Montréal* en tient également compte dans des termes intéressants qui pourraient être adaptés et repris dans le PDU final. L'expertise technique ne manque pas non plus, le document de consultation y réfère déjà. Il serait sans doute souhaitable que l'arrondissement resserre les liens de collaboration avec les organismes du milieu associatif des personnes handicapées pendant toute la phase de la préparation du PDU final et la période de planification détaillée qui suivra.

La Commission recommande que le principe d'accessibilité universelle soit traité comme une valeur à appliquer transversalement dans toutes les actions entreprises dans le cadre du PDU.

Les considérations spécifiques

Le transport actif

La Commission souscrit d'emblée aux actions proposées par le PDU à ce chapitre, tout en avançant des éléments complémentaires à un certain nombre des actions prévues, le tout à la lumière des propos recueillis en cours de consultation.

Piste 1. Améliorer l'attrait de la marche

La Commission ne sent pas que le document de consultation accorde autant d'importance que la *Charte du piéton de Montréal* à la vulnérabilité du piéton. Cette dernière souligne avec raison que « le piéton, principal usager de la rue, est plus vulnérable que l'automobiliste. Il doit donc dorénavant être considéré en priorité dans l'aménagement urbain et dans la gestion de la circulation ». La Commission estime que tous les aménagements physiques dans le cadre du futur PDU devraient se faire dans le respect de l'optique de cette charte. L'aménagement dans cette perspective du passage difficile entre le Plateau et Rosemont, à pied ou à vélo, y gagnerait en convivialité. Il serait souhaitable d'ailleurs que le principe de la vulnérabilité du piéton soit mieux reconnu dans le code de la sécurité routière, à l'instar de plusieurs pays européens. En cas d'accident, par exemple, l'usager faible devrait toujours être présumé victime.

La Commission recommande d'inclure dans le futur PDU la liste des représentations que l'arrondissement entendra faire auprès des paliers supérieurs de gouvernement pour demander les modifications nécessaires aux lois et règlements existants, le code de sécurité routière entre autres, en vue d'assurer une meilleure reconnaissance des droits du piéton et du cycliste.

De plus, la commission recommande que des représentations soient faites auprès de l'arrondissement Rosemont-La Petite-Patrie et du Canadien Pacifique pour assurer que chaque point d'entrée et de sortie nord et est du quartier soit aménagé de façon conviviale et sécuritaire pour les piétons et les cyclistes, dont en particulier l'établissement de passages à niveau sécurisés sur l'emprise du CP et l'aménagement des rues et des trottoirs sous les viaducs.

Action 1. Rendre piétonnes des rues ou des parties de rue

Les rues proposées pour la piétonnisation dans cette action ne semblent pas répondre vraiment aux attentes des citoyens ou groupes entendus. Le message du document de consultation à ce sujet apparaît comme trop faible pour marquer la transition vers une façon différente d'agir. De plus, le projet de piétonnisation proposé pour une section de l'avenue du Mont-Royal n'est pas perçu comme réaliste. Il ne semble présenter que peu d'attrait pour les citoyens. De l'avis de la Commission, c'est toute l'avenue du Mont-Royal qui devrait faire l'objet d'un plan de réaménagement. Cet axe est-ouest est le plus central du Plateau et nombreux sont ceux (les membres du collectif Mont-Royal Avenue verte, notamment) qui tiennent à ce qu'elle soit beaucoup plus conviviale et attrayante.

Un tel plan devrait inclure les rues avoisinantes et une solution originale pour le transport en commun. Un peu d'originalité et d'audace pourraient d'ailleurs faire de cette avenue un rendez-vous intéressant pour nombre de Montréalais.

La Commission recommande de produire un plan d'aménagement global de l'avenue du Mont-Royal favorisant le piéton et qui inclura les rues avoisinantes ainsi qu'une solution adéquate pour le transport en commun.

Action 4. Augmenter la qualité et la quantité des infrastructures et des équipements destinés aux piétons

Il est souhaitable qu'un échéancier accompagne cette action. De plus, la priorité du marquage de meilleure qualité des passages piétons et des lignes d'arrêt aux intersections devrait être accordée également aux abords des parcs, des garderies et des résidences de personnes âgées, en plus des écoles et des intersections critiques.

Plus à moyen terme, l'arrondissement devrait envisager de renforcer la signalisation proposée pour les passages piétons par des feux clignotants aériens ou des pictogrammes (pancartes) bien en vue et dégagés d'obstructions telles que feuilles et branches d'arbres. D'autres mesures mentionnées dans le mémoire 18 seraient aussi à recommander comme les boutons poussoirs à certaines intersections permettant le prolongement du temps de traversée.

En ce qui concerne l'interdiction de stationner à moins de 5 mètres d'une intersection, la Commission est d'avis que la réglementation en vigueur doit être appliquée dans les premiers mois qui suivent l'adoption du PDU, quitte à recourir à des méthodes de coercition précédées d'une campagne de sensibilisation, en attendant que des mesures permanentes (marquage au sol, saillies, etc.) soient implantées à chacune des intersections.

Action 5. Aménager des trottoirs qui mesurent au moins 1,8 m

Les mesures proposées sont intéressantes, mais il faudrait aussi inscrire l'élargissement des trottoirs dans la démarche d'apaisement de la circulation, en dépassant le 1,8 m sur des rues présentant une surface de roulement plus grande que nécessaire pour le passage sécuritaire d'une voiture. Le 1.8 m devrait aussi être dépassé au pourtour de tout élément générateur de déplacements piétons (stations de métro, parcs, écoles, rues commerciales, etc.).

De plus, la Commission suggère à l'arrondissement d'inclure dans l'inventaire général prévu des trottoirs de l'arrondissement une démarche propre aux rues commerciales. Elle aurait pour but d'évaluer leur potentiel maximal d'élargissement et fournir ainsi une assise à l'engagement de l'arrondissement de les élargir dans un deuxième temps. Un tel engagement serait souhaitable, par exemple, dans le cas de l'avenue du Mont-Royal, dont le réaménagement global a de toute façon été proposé précédemment, de la rue Saint-Denis et de la rue Rachel, trois rues des plus fréquentées par les piétons.

Action 7. Implanter des dispositifs sonores aux feux piétons

La Commission considère capital de doter prioritairement de dispositifs sonores les intersections problématiques, comme l'intersection de la rue Laurier et de la rue Resther, tout près des bureaux du Regroupement des aveugles et amblyopes du Montréal métropolitain (RAAMM).

De plus, la Commission constate que le document de consultation ne mentionne pas les feux à décompte numérique proposé dans le Plan de transport de Montréal. Elle considère vital de les installer à toutes les intersections de forte densité piétonnière ou empruntées fréquemment par les écoliers et des personnes ayant des limitations fonctionnelles, comme l'intersection des rues Saint-Denis et Roy.

Par ailleurs, un temps d'attente minimal devrait être imposé aux automobilistes aux intersections les plus achalandées, par le jeu des feux de circulation, afin de permettre aux piétons et cyclistes d'amorcer leur traversée dans le calme.

Piste 2. Améliorer l'attrait du vélo comme mode de déplacement

Actions 8 et 9. Prolonger et améliorer le réseau cyclable/ Créer un réseau cyclable à vocation locale

Sans contredire les intentions de l'arrondissement annoncées dans ces deux actions, la Commission demande à ce dernier de prêter attention au fait que beaucoup de rues sont éloignées des pistes existantes. Il faudrait donc aménager les rues de façon à ce que l'on retrouve un réseau cyclable intérieur efficace et sécuritaire à partir, en priorité, des pistes actuelles. Il faudrait ainsi assainir des situations comme celle existant sur la piste cyclable à l'intersection des rues Berri et Cherrier, d'où un flot de vélos quitte la piste en utilisant les trottoirs des rues adjacentes ou en se mêlant à la circulation automobile très dense à certaines heures. Dans ce même esprit, il faudrait aussi pouvoir envisager des pistes est-ouest comme la rue Roy, déjà très fréquentée par les cyclistes en direction ou provenant de l'université McGill.

L'arrondissement devrait également envisager de doter les rues est-ouest à sens unique, comme les rues Marie-Anne et Gilford, de voies cyclables à contresens.

De l'avis de la Commission, le prolongement et l'amélioration du réseau cyclable constituent une grande partie de la réponse au problème du manque de civisme de certains cyclistes soulevé lors de l'audience par quelques intervenants. L'autre partie de la réponse réside dans la tenue de campagnes de sensibilisation et d'éducation s'adressant à tous les usagers de la route. L'examen de la possibilité de permettre aux cyclistes de circuler dans les deux sens sur les voies à sens unique pour les automobilistes devrait faire partie de la recherche d'une solution à ce problème.

En plus, il serait plus qu'opportun de repérer toutes les défaillances du réseau cyclable actuel (intersections dangereuses, surfaces raboteuses, bords de chaussée irréguliers, etc.) et leur apporter une correction rapide.

Dans un autre ordre d'idées, il serait important d'accorder une attention particulière aux traverses informelles de la voie ferrée du Canadien Pacifique, au nord et à l'est de l'arrondissement, et d'effectuer les représentations nécessaires pour les rendre légitimes et sécuritaires.

Actions 12, 13, 14. Augmenter le nombre de places de stationnement pour vélo sur rue...

En complément aux intentions annoncées dans ces actions, la Commission suggère à l'arrondissement d'accélérer l'implantation de places de stationnement de vélo en priorité près des stations de métro, des écoles, des garderies, des commerces, des édifices publics et sur les principaux axes de destination du quartier. De surcroît, la stratégie devrait viser à maximiser plutôt que doubler le nombre de supports à vélo. Cela pourrait impliquer que ce nombre soit beaucoup plus que doublé, tout dépendant de la demande.

En outre, la Commission suggère aussi d'établir une carte de positionnement du mobilier de stationnement saisonnier pour assurer la permanence des sites d'une année à l'autre.

Parallèlement, la Commission considère important que l'arrondissement demande à Stationnement de Montréal que les poteaux indicateurs auxquels s'accrochent les vélos soient progressivement placés dans l'alignement du mobilier urbain. L'intention ici est de préserver de tout obstacle la zone libre des trottoirs. En plus de nuire de façon générale, les vélos mal accrochés sont des embûches pour les piétons.

Par ailleurs, dans le souci de réunir les conditions du succès pour le réseau blanc, la Commission suggère de développer, dans un deuxième temps, des sites de stationnements couverts. Les stationnements sur rues risquent d'être inadéquats lors des mois d'hiver. Il faudrait encourager d'ailleurs ce genre d'installation dans les nouveaux édifices ou ceux en rénovation.

Il faudrait enfin envisager l'adoption de mesures incitatives pour encourager l'installation de stationnements de vélos privés dans les bâtiments à logements multiples existants.

Action 16. Uniformiser les supports et les stationnements à vélo

La Commission suggère à l'arrondissement de s'assurer que le design du mobilier urbain pour stationnement de vélos soit vraiment attrayant tout en veillant aux qualités techniques recherchées. Elle conseille notamment que le mobilier choisi soit conçu de telle sorte qu'il permette l'affichage de toutes petites œuvres artistiques ou littéraires ou bien de messages destinés à promouvoir les activités du quartier, pour faire d'une pierre deux coups et ainsi affirmer davantage le caractère culturel et artistique du Plateau

Transport collectif

Piste 3. Favoriser un transfert modal vers les modes collectifs de transport

La Commission a le sentiment qu'une bonne part des actions proposées au chapitre du transport collectif découlent davantage de l'intuition que de la déduction. D'emblée, la Commission est d'avis qu'une meilleure adéquation entre les actions et les problèmes découlerait d'un examen approfondi et d'une spatialisation des besoins exprimés dans l'arrondissement à cet égard.

D'autre part, la Commission constate que la question du transport en commun du strict point de vue des besoins locaux ne fait pas partie des plus grandes préoccupations exprimées lors de la consultation publique. Elle n'identifie finalement que deux grands problèmes qui sont revenus de façon quelque peu récurrente dans les interventions et les mémoires qu'elle a étudiées.

Le premier de ces deux problèmes est la grande difficulté de parcourir l'arrondissement dans le sens est-ouest et cette difficulté est due pour une bonne part à la morphologie urbaine du quartier.

Le second problème est l'engorgement de la ligne de métro orange durant les heures de pointe, surtout depuis son extension vers Laval.

La Commission est d'avis que les actions 20, 21 et 23 constituent une réponse adéquate à ces deux problèmes, mais seulement dans la mesure où les recommandations complémentaires suivantes seront prises en compte.

Action 20. *Améliorer la desserte intra-arrondissement par autobus*

La Commission recommande de :

1. **démontrer d'abord la pertinence des boucles d'autobus intra-arrondissement et de veiller à que ces dernières répondent aux deux objectifs suivants : assurer, dans un premier temps, un lien beaucoup plus fort entre les principaux axes de destination déterminés dans le cadre du *Portrait et diagnostic des déplacements* et les secteurs de l'arrondissement les plus éloignés de ces mêmes axes et, dans un deuxième temps, relier les différents axes entre eux, lesquels offrent des activités complémentaires;**
2. **implanter une navette à très haute fréquence pour parcourir entre le rues du Parc et d'Iberville l'avenue du Mont-Royal qui est l'artère est-ouest la plus centrale du Plateau Mont-Royal et qui permet d'accéder au métro Mont-Royal, à plusieurs lignes d'autobus nord-sud ainsi qu'au parc Mont-Royal, et ce, avant d'instaurer des navettes intra-arrondissement;**
3. **reconnaître l'efficacité de la grille du réseau actuel d'autobus et d'augmenter simplement la fréquence des autobus sur ses lignes les plus achalandées.**

Action 21. *Offrir une desserte par minibus*

La Commission recommande de démontrer la pertinence des minibus avant de leur consacrer une action.

Action 23. *Doter l'avenue du Parc d'un tramway*

La Commission recommande :

1. **d'inclure l'avenue du Mont-Royal au nombre des corridors qui seront desservis par un tramway (tel que le suggère le *Plan de Transport de Montréal*);**
2. **d'arrimer les futures infrastructures de tramways aux autres systèmes actuels de transport en commun;**
3. **d'assurer un suivi assidu de ce dossier et de faire toutes les représentations nécessaires.**

En ce qui a trait maintenant aux autres actions de cette piste de solution, la Commission émet les considérations suivantes :

Action 17. *Concevoir un aménagement particulier améliorant l'intermodalité avec le métro*

La Commission tient à rappeler que les modalités de développement urbain conditionnent les moyens de déplacement et à l'inverse les moyens de déplacement conditionnent la morphologie urbaine. La gestion intégrée de l'aménagement urbain et des transports est un outil dans la gestion de la mobilité. *Le Plan d'urbanisme de Montréal* va d'ailleurs dans ce sens.

Les transports collectifs, dont le métro et ses stations, ont donc un rôle structurant qu'il ne faudra pas perdre de vue dans le futur PDU. L'enjeu est de favoriser les déplacements courts et

l'utilisation des transports publics. La solution est dans la densification des activités urbaines (habitat, services, espaces de loisir, etc.), dans le cas présent, aux abords des stations de métro ou le long des futurs axes forts du transport en commun. Les formes urbaines, la mobilité, la densité et la mixité doivent aller de pair. La tâche prioritaire n'est pas de concevoir une forme de ville idéale, mais de reconcevoir les formes existantes et de prendre en considération la nécessité d'approches différentes au niveau de la planification et de la conception pour qu'elles deviennent plus durables. Une illustration de cette approche est esquissée dans le mémoire 36 dans sa partie traitant de l'aménagement des abords de la station de métro Mont-Royal.

La Commission recommande d'inclure dans l'action 17 la notion de densification des activités urbaines aux abords des stations de métro de l'arrondissement et d'en faire même l'objet de plans d'aménagement d'ensemble à l'étape de la mise en œuvre.

Action 19. Améliorer l'accessibilité aux autobus et aux abribus en période hivernale

La Commission recommande d'inclure dans l'action 19 l'intention d'installer des structures permettant un transfert confortable en toute saison du métro aux autobus du réseau.

Action 22. Implanter des voies réservées ou des mesures prioritaires pour autobus

Les intentions de l'arrondissement mériteraient d'être précisées davantage, et ce, d'autant plus qu'elles seront au cœur de tractations avec la STM.

La Commission recommande de rendre plus explicites et radicales les intentions de l'arrondissement dans l'action 22 et d'augmenter sérieusement le nombre de mesures concrètes dont notamment les feux cigarettés. Plus précisément, la Commission demande d'envoyer un message clair de considérer ainsi l'idée d'augmenter plus substantiellement la fluidité des véhicules de transport en commun, surtout aux heures de pointe, sur les axes situés à proximité des stations de métro, sur les axes est-ouest et sur ceux qui comportent plusieurs intersections rapprochées ainsi qu'à proximité des intersections importantes.

La Commission recommande de veiller à ce que les mesures d'apaisement de la circulation prévues dans le plan n'entravent pas le passage des véhicules de transport en commun.

Action 24. Augmenter le nombre de postes de taxis

La Commission est d'avis que le choix d'augmenter le nombre des postes de taxis dans l'arrondissement ne devrait se faire qu'une fois acquises l'augmentation substantielle de la fréquence de plusieurs lignes d'autobus et l'implantation du service Allégo dans différents lieux de travail de l'arrondissement.

La Commission recommande d'étudier et d'installer rapidement une indication efficace de la localisation des postes de taxis avant d'en multiplier le nombre.

Le transport automobile

Piste 4. Repenser la gestion du stationnement

La Commission est d'accord sur les grandes lignes de toutes les actions proposées dans cette piste d'action. Elle tient cependant à rappeler que deux approches de la gestion du stationnement se sont opposées à l'audience. D'aucuns ont proposé de gérer la demande de stationnement en lui appliquant les règles du marché quitte à hausser substantiellement les tarifs dans certains cas, d'autres s'en sont tenus à la gestion traditionnelle de l'offre en la resserrant cependant à l'avantage des résidents de l'arrondissement et en proposant même de la restreindre pour les non-résidents de passage, principalement des clients des commerces de territoire. La Commission tient à rappeler toutefois que le souci de ne pas nuire à la vitalité économique de l'arrondissement est demeuré constant tout au long des interventions pendant l'audience et que la recherche d'une solution devra donc tenir compte des deux réalités, celle des résidents et celles des lieux fréquentés par les non-résidents (commerces, etc.).

La Commission est d'avis que la gestion du stationnement devra se faire à la fois du point de vue de l'offre et de la demande. Elle souscrit donc pleinement à l'approche de l'arrondissement de traiter de la gestion du stationnement de façon globale. Elle suggère cependant à l'arrondissement de mettre l'accent sur la gestion de la demande en fonction du taux de vacance dans le cas des places de stationnements sur les rues commerçantes et davantage sur la gestion de l'offre dans le cas des places de stationnement pour les résidents. Des expériences de gestion de la demande de stationnement, comme celle menée à Redwood City en Californie, pourraient inspirer l'arrondissement dans la recherche d'une solution adaptée à la réalité de ses rues commerçantes.

Dans l'optique de cette gestion globale, la Commission souscrit pleinement à deux idées avancées en cours d'audience. La première est de tarifier le stationnement automobile, par la voie de vignettes et de bornes, sur toute l'étendue de l'espace public consacré à cette fin. La seconde est d'accorder la priorité en cette matière aux besoins des résidents en leur garantissant des places de stationnement à proximité de leurs lieux de résidence. La différence existante entre le nombre de vignettes en circulation (9500 d'après certaines données) dans l'arrondissement et le nombre de places de stationnement accessibles (environ 6200) aux détenteurs de ces vignettes devra être réduite graduellement par l'accroissement de l'offre de stationnement, sans toutefois effacer complètement cette différence. La Commission trouve aussi intéressante l'idée exprimée en cours d'audience de tenir compte de la situation particulière des résidents et d'introduire ainsi la notion d'usage prioritaire dans la gestion de l'offre de stationnement (femmes enceintes, familles avec enfants handicapés, familles avec enfants, travailleurs autonomes, etc.).

Enfin, la Commission propose d'étudier la possibilité d'éliminer des parcs et des cours d'école toutes les places de stationnement pour véhicules motorisés.

Piste 5. Promouvoir l'utilisation des transports durables

La Commission a constaté un fort consensus à l'audience à l'égard des actions proposées dans cette piste de solution. Le seul élément particulier qui ressort des appuis généralement entendus à l'égard de ces actions est le souhait par les organismes œuvrant dans le domaine des solutions de rechange au recours à l'auto individuelle de se voir considérés davantage comme des partenaires à part entière par l'arrondissement.

Il faudrait également que le Plan de déplacement comporte des mesures destinées à faciliter le covoiturage (des voies réservées, notamment, à certains endroits). Il en va de même en ce qui concerne le transport en commun, dont l'attrait devrait être augmenté encore davantage par la voie de la convivialité (certains proposent de retrouver de l'information dynamique aux arrêts d'autobus).

Piste 6. Apaiser la circulation automobile sur les réseaux local et collecteur

Le choix de l'arrondissement d'agir sur deux fronts parallèles, soit aménager les réseaux local et collecteur de manière à y décourager le transit automobile et d'améliorer en contrepartie les conditions de circulation dans le réseau artériel, a été généralement bien reçu par les participants.

L'appui de ces derniers est net et clair en ce qui concerne les mesures proposées pour le réseau local. La modification de la configuration des rues a été retenue cependant par la plupart d'entre eux comme ayant plus d'impact sur la réduction de la vitesse des automobiles que la signalisation. L'attention de la Commission a été aussi attirée sur les problèmes et « périls » vécus dans certaines ruelles du fait des parcours malins effectués souvent à haute vitesse. Quelques suggestions intéressantes sur l'aménagement des rues ont été apportées à l'audience. La Commission en traitera un peu plus loin.

Par contre, l'amélioration des conditions de circulation sur le réseau artériel a fait l'objet de sérieuses réserves de la part de quelques participants, les uns parce qu'elle encourage un usage plus aisé et donc plus accru de l'automobile, les autres parce que les rues collectrices sont aussi des rues résidentielles.

De son côté, la Commission est d'accord avec le choix fait dans la piste 6 du document de consultation, mais seulement dans la mesure où le futur PDU retiendra l'ensemble des dispositions prônées dans le document de consultation en matière de renforcement du transport collectif et qu'il sera solidement arrimé au *Plan de transport de Montréal*.

De plus, dans le souci de la préservation de la qualité de vie des résidents, la Commission évalue que l'optimisation de la synchronisation des feux de circulation sur le réseau artériel devrait se faire avec le seul but de créer une fluidité lente. Au demeurant, l'augmentation de la capacité engendrée par la réduction de l'intermittence de la circulation devrait se faire uniquement au bénéfice du transport en commun. Cette orientation de la Commission tient compte de la relation qui existe entre la vitesse, le bruit généré et la perception par les résidents du « train routier » qu'est la circulation de transit plus particulièrement aux heures de pointe. Cette orientation est également en harmonie avec l'aménagement sur le réseau artériel de voies réservées au transport collectif et en opposition à la pratique de voies supplémentaires pour les automobilistes aux heures de pointe. La Commission apporte donc le complément suivant à l'action qui traite de cette synchronisation des feux :

Action 41 : Optimiser la synchronisation des feux de circulation sur le réseau artériel

La Commission recommande d'optimiser la synchronisation des feux de circulation sur le réseau artériel de façon à assurer une fluidité lente et d'installer si nécessaire à cette fin des feux de circulation intermédiaires.

Avec cette précision apportée à l'action 41, la Commission est en mesure d'endosser les actions 34, 35, 37, 39 et 40 prévues pour concrétiser cette piste.

Concernant maintenant les suggestions d'amélioration de la configuration des rues du réseau local en vue de l'apaisement de la circulation automobile, la Commission souhaite attirer l'arrondissement plus particulièrement sur l'une d'entre elles. La Commission suggère d'étudier, pour éventuellement en faire une expérience pilote, la proposition détaillée dans le mémoire 16 de créer des placettes publiques dans les zones plus résidentielles.

Piste 7. Améliorer la qualité des aménagements, la sécurité et l'environnement

La Commission a déjà abordé le contenu des actions 43, 44, 46, 47, 48 et 49 dans des parties précédentes du présent rapport et est loin d'être en opposition à ces dernières. Elle tient à signaler cependant que dans le cas de l'action 47, en fonction des propos recueillis, la conclusion d'ententes de bon voisinage pour s'assurer du civisme des chauffeurs de taxi est un impératif et devra vraisemblablement être accompagnée d'une forme de campagne d'éducation, ne serait-ce qu'aux préceptes de base de l'hygiène publique.

D'autre part, sur le plan cette fois-ci de la qualité générale des aménagements, la Commission suggère à l'arrondissement de veiller au renforcement du caractère convivial de la pratique de la marche, notamment par une intégration harmonieuse des aspects historiques et patrimoniaux dans la planification des aménagements piétonniers.

Action 50. Adopter des mesures plus restrictives pour encadrer le transport des marchandises

Les problèmes vécus par les résidents du fait de la livraison commerciale ont été largement illustrés à la Commission. Les plaintes entendues portent autant sur le gabarit des camions que sur les heures indues de livraison.

Les plaintes portent aussi sur le ramassage des déchets par des compagnies privées. Une des critiques majeures est la relative passivité du service de police dans l'application même du règlement existant, si imparfait soit-il du point de vue des résidents. Une des explications possibles serait la méconnaissance de cette réglementation. Une démarche de sensibilisation et d'information semble s'imposer.

En même temps, la Commission a reçu des mises en garde quant à l'impact d'un horaire de livraison trop contraignant, la livraison s'effectuant dans un contexte métropolitain. De son côté, la Commission est consciente que la recherche de la qualité de vie en milieu urbain marqué par la densité de l'habitat et la mixité des fonctions ne réside pas dans la reproduction de la banlieue en ville. Elle se situe davantage dans la recherche d'un équilibre dans le respect des besoins fondamentaux. Celui de pouvoir dormir en toute quiétude en est et celui de pouvoir approvisionner son entreprise ou commerce en est un autre.

La Commission recommande d'adopter les heures de livraison des marchandises proposées dans le document de consultation, mais d'assouplir l'application de la fin de la période de livraison pour permettre la flexibilité nécessaire à l'adaptation des parcours de livraison planifiés à l'échelle métropolitaine, et également de faire appliquer le règlement interdisant le ramassage des déchets par des compagnies privées entre 21 h et 8 h.

Action 45. Verdir le territoire à travers les différents projets

La Commission souscrit entièrement au contenu de cette action et attire l'attention de l'arrondissement sur le mémoire 36 qui propose des suggestions intéressantes sur l'aménagement et le verdissage des espaces publics. Aussi, il serait impératif de creuser le maximum de fosses d'arbres dans les trottoirs de l'arrondissement et de remplacer immédiatement les arbres morts. Le verdissage devrait être également au service de la réduction du bruit de toute source.

En conclusion à son examen de cette piste de solution consacrée, entre autres, à la sécurité, la Commission tient à souligner le sérieux problème de sécurité que pose le déneigement inadéquat des trottoirs aux piétons et de façon plus grave aux personnes à mobilité réduite ou ayant une déficience visuelle.

Les problèmes particuliers

Un certain nombre de problèmes particuliers ont fait l'objet de mémoires et d'interventions. Il s'agit essentiellement de situations locales dérangeantes pour les résidents et pour la plupart générées par la circulation de transit dans le réseau local et collecteur. En fait, ces situations sont des manifestations symptomatiques plus aiguës d'un mal généralisé. La Commission n'est pas en mesure de proposer des solutions distinctes et propres à ces problèmes, si ce n'est d'attirer l'attention de l'arrondissement sur ces situations et d'affirmer que le futur PDU ne sera véritablement valide que dans la mesure où il contribuera à une résolution heureuse de ces problèmes dans un délai raisonnable.

Ces problèmes se posent sur la rue de la Roche (mémoire 3), la rue Marie-Anne entre Saint-Urbain et L'Esplanade (mémoire 5), de L'Esplanade (mémoires 9 et 41), de Lorimier (mémoire 17), Berri au sud de Roy (mémoire 20), Christophe-Colomb (mémoire 21), Saint-André entre Rachel et Marie-Anne (mémoire 24), et Rivard (mémoire 34).

Dans le mémoire 21 qui porte sur l'avenue Christophe-Colomb, l'arrondissement retrouvera un portrait inquiétant de l'évolution malheureuse de cette collectrice vers une vocation de voie artérielle dans les faits. Elle y retrouvera également une série de propositions correctives. Enfin, la Commission attire l'attention de l'arrondissement sur le mémoire 30, non mentionné dans la liste ci-dessus. Ce mémoire propose une orientation différente de la circulation dans le quadrilatère formé par le boulevard Saint-Laurent, l'avenue des Pins et les rues Saint-Denis et Sherbrooke.

CONCLUSION

Le projet de doter l'arrondissement d'un *Plan de transport urbain* est reconnu comme pertinent et important par tous les citoyens qui ont participé à la consultation. Le nombre de mémoires reçus et la qualité des interventions entendues par la Commission témoignent éloquemment de l'intérêt porté par les citoyens à ce projet. Une très forte majorité d'entre eux appuient d'ailleurs les objectifs et les grandes orientations proposés pour ce futur plan

Les attentes des citoyens sont toutefois à la mesure de l'importance du projet. Sans nécessairement remettre en question les 50 actions proposées dans le document de consultation, un bon nombre d'intervenants ne les jugent pas suffisamment fortes pour résoudre les problèmes posés par la circulation motorisée dans les rues de l'arrondissement. L'inquiétude est particulièrement vive à l'égard des situations créées par l'ampleur de la circulation de transit. Les échéanciers proposés par l'arrondissement apparaissent aussi aux yeux de plusieurs comme trop longs. L'accent a été souvent mis par les participants sur la nécessité d'agir plus vite.

Les faiblesses ou les manques mis en lumière par la consultation publique ne remettent pas cependant fondamentalement en question le contenu du document de consultation. Les propos recueillis par la Commission vont davantage dans le sens de renforcer, de compléter, d'accélérer ou encore de mieux encadrer les actions proposées. Il appartiendra à l'arrondissement d'en tenir compte dans la préparation du plan. Les suggestions et les recommandations de la Commission pourraient servir de guide à ce sujet.

Un des buts du *Plan de déplacement urbain* est d'insuffler une vision à court, à moyen et à long terme. Il s'inscrit dans un horizon temporel long qui commandera persévérance. En outre, il sera mis en œuvre dans un contexte organisationnel complexe qui exigera une bonne dose de collaboration des différents paliers gouvernementaux et niveaux administratifs pour résoudre les problèmes posés. Il appartient donc à l'arrondissement d'exercer un fort leadership et de s'assurer de ses appuis dans la population tout au long de la réalisation du plan. Il en découle ainsi une obligation d'agir à la fois avec transparence et avec le souci de la participation citoyenne. La Commission réitère à cet égard l'importance de prévoir un bon mécanisme de suivi et de mieux baliser les actions à long terme avec des objectifs intermédiaires et des dates butoirs.

En terminant, la Commission tient à souligner qu'elle a tiré grand profit des informations techniques mis à sa disposition par l'administration municipale, des opinions exprimées par les participants aux séances publiques et des mémoires ou commentaires soumis par des citoyens à titre individuel, des groupes de citoyens ou des organismes du milieu

ANNEXE 1

PLAN DE DÉPLACEMENT URBAIN (PDU)

Liste des mémoires déposés

- Mémoire PDU # 1 - *Mettons'y du coeur, mettons'y du temps* - Par Marie Des Roches
- Mémoire PDU # 2 - Par Michèle Frappier
- Mémoire PDU # 3 - Par Sylvie Paquerot et Denis Langlois
- Mémoire PDU # 4 - *Que voulez-vous déplacer exactement?* - Par Michael Hendricks
- Mémoire PDU # 5 - Par Jeanne Schoenwandt
- Mémoire PDU # 6 - Par Louis Sénécal
- Mémoire PDU # 7 - Par François Gosselin / Conseil d'établissement de l'école Louis-Hippolyte-Lafontaine
- Mémoire PDU # 8 - Par Jayne Engle-Warnick
- Mémoire PDU # 9 - Par Susan Baldwin
- Mémoire PDU # 10 - Par Monsieur Richard Ryan / Comité des citoyens du Mile-End
- Mémoire PDU # 11 - Par Claude Dumont
- Mémoire PDU # 12 - Par Mathilde Le Bouëdec et Mathieu Noël / Comité du milieu associatif des personnes handicapées
- Mémoire PDU # 13 - Par Claudine Lefort
- Mémoire PDU # 14 - Par Ginette Boivin
- Mémoire PDU # 15 - Par Sandrine Le Tacon
- Mémoire PDU # 16 - Par Isabelle Rochat
- Mémoire PDU # 17 - Par Pierre Dodin et Catherine Bourgault-Poulin
- Mémoire PDU # 18 - Par Isabelle Gaudette / Maison d'Aurore
- Mémoire PDU # 19 - Par Irène Johnson / Comité de circulation du Plateau-Mont-Royal
- Mémoire PDU # 20 - Par Donna Ramacieri / Les voisins de la rue Berri
- Mémoire PDU # 21 - Par Gabriel Deschambault / Comité des résidents de l'avenue Christophe-Colomb
- Mémoire PDU # 22 - Par Benoit Tessier / Voyagez Futé
- Mémoire PDU # 23 - Par Bernard Saint-Yves
- Mémoire PDU # 24 - Par Joseph Bellerose
- Mémoire PDU # 25 - *Turning the Tables: Reconnecting Communities through Raised Crosswalks at Intersections* - Par Gregory Mikkelson
- Mémoire PDU # 26 - Par Yves Dandurand
- Mémoire PDU # 27 - Par Marco Viviani / Communauto
- Mémoire PDU # 28 - Par Pierre Blanc
- Mémoire PDU # 19 - Par Jean-François Pronovost / Vélo Québec Association
- Mémoire PDU # 30 - Par Normand Beaumier
- Mémoire PDU # 31 - *Les personnes au coeurs du transport durable* - Par Dominique Sorel et Annie Rochette / Centre d'écologie urbaine de Montréal
- Mémoire PDU # 32 - Par Michel Depatie / Société de développement de l'avenue du Mont-Royal
- Mémoire PDU # 33 - Par Justin Bur / Transport 2000 Québec
- Mémoire PDU # 34 - Par Pierre-Yves Pierre / Le comité des résidents de la rue Rivard
- Mémoire PDU # 35 - Par Bruno Dubuc
- Mémoire PDU # 36 - Par Luc Ferrandez
- Mémoire PDU # 37 - Par Owen Rose
- Mémoire PDU # 38 - Par Jules Auger

- Mémoire PDU # 39 - Par Robert Desvignes
- Mémoire PDU # 40 - Par Daniel Sanger
- Mémoire PDU # 41 - Par Peter Harris
- Mémoire PDU # 42 - Par Daniel Bouchard / Conseil régional de l'environnement de Montréal
- Mémoire PDU # 43 - Par Daniel Bouchard / Coalition pour la réduction et l'apaisement de la circulation (CRAC)