

# **Mémoire sur la politique de stationnement pour l'île de Montréal**

Préparé par Pierre Michaud

Avec le support de Pierre Aubry président de la ligue des propriétaires de Montréal

**Présenté le 17 mars 2016-03-15**

Bonsoir,

Je vous présente ma position sur un aspect que la prochaine politique de stationnement devrait tenir compte.

Depuis le mois de juin 2014 est apparu à divers intersections des lignes jaunes de 5 mètres après le rayon du trottoir, pour indiquer, paraît-il, une interdiction de stationnement. Pourquoi ? Et je cite Anie Samson (annexe1) quelques citoyens ont parfois de la difficulté à traverser la rue. Moi je peux vous dire que souvent, plusieurs automobilistes ont de la difficulté à stationner.

Je suis venu à l'assemblée du 3 novembre 2014 pour me faire dire que l'arrondissement avait pris le pari de la sécurité ! Et le 5 novembre 2014 de voir ajouté sur ma rue, Saint Gérard / Jarry, des lignes jaunes à 4 endroits comme représailles et intimidation! Sûrement pas à la suite d'une analyse automnale. C'est là que j'ai compris l'arbitraire et le politique sous jacente de ces lignes jaunes.

Sachez que j'en suis pour la sécurité et le partage de la rue. Moi aussi, je marche, je pédale, j'ai un enfant qui va à l'école et au parc, ma mère de 85 ans est autonome et elle marche, prends l'autobus, ma conjointe prend le transport en commun pour aller au travail et, ho! Malheur, j'ai une voiture.

Mon côté, sens commun, a pris le dessus quand j'ai vu le retrait de centaines, voire des milliers d'espaces de stationnement avec cet urbanisme à la peinture, amateur et à la va vite, qui depuis c'est vu propager comme un fléau, par Verdun et Rosemont /Petite Patrie, deux arrondissements contrôlés par Projet Montréal.

Comme Don Quichotte, je me battais des moulins à vents avec mon sens commun. Jusqu'à ce mes recherches m'ont permis de trouver un argument fort et légal que depuis j'ai porté autant à l'assemblée de l'arrondissement Villeray/Parc extension/ Saint Michel qu'à celle de la ville de Montréal le 25 mai 2015 : Le calcul du fameux 5 mètres à partir de l'intersection.

Le calcul du 5 mètres a partir de l'intersection a été contesté à la cour municipale de Longueuil et perdu par monsieur Belovski. Par la suite l'appel été reçu en cour supérieur du Québec et gagné : l'arrêt Belovski c. Longueuil (annexe 1) et l'interprétation de article 386.4 CSR par le juge Zigman en septembre 2011. M. Belovski est ingénieur en génie civil et chargé de projet avec 35 ans d'expérience et d'expertise (Annexe 2) la cour lui a donné raison. Le rayon du coin rue est déjà de 5 mètres, la chaussée fait parti du calcul. Depuis le début madame Samson et les élus de l'arrondissement martèlent une interprétation littérale (annexe 3) que cela n'en fait pas une vérité pour autant.

Voici les raisons :

Attendu que : ajouter des lignes jaunes à plus de 5 mètres, de chaque coté après la fin la courbe est exagéré. 15 mètres de visibilité ?

Attendu que : l'ajout de lignes jaunes à plus de 5 mètres du rayon du trottoir est invalide selon jurisprudence.

Attendu que : la pratique passé de permettre le stationnement à 5 mètres a toujours été appliqué en autant que le véhicule n'empiète dans le 5 mètres (annexe 4)

Attendu que : le sentiment de sécurité est illusoire car il me semble que les voitures arrivent plus rapidement à l'intersection ayant une grande visibilité, stop américain, après la ligne d'arrêt ce qui augmente le risque d'accidents.

Attendu que : la peinture jaune est appliquée pour indiquer un obstacle. Ca ne veut pas dire interdit de stationner.

Attendu que : que la ville à le pouvoir de retirer des espace de stationnement à l'aide de saillis de béton, pots fleurs et **signalisation à l'aide d'un poteau**

Attendu que : il y a des espaces qui devraient être retirés pour la sécurité. Exemple : celle de gauche lorsque l'on circule direction sud, qui cache la vue et force automobiliste à forcer la ligne d'arrêt pour voir vers l'est si il y a une voiture ou un cycliste .... Faire analyse par intersection.

Attendu que la tyrannie de la vertu est de la tyrannie quand même !

Attendu que : aucune analyse du risque n'a été effectuée ou présentée pour entreprendre cette aventure.

Attendu que : si la sécurité de nos enfants était la base de l'implant de ces lignes jaunes pourquoi y en a pas autour de l'école Hélène Boulé et Georges Vanier ? (photos annexe 5) pour nommer que celle que j'ai constaté, entre autre, car je n'ai pas fait le tour de toutes écoles.

Attendu que : si la sécurité des piétons était à la base de l'implantation de lignes jaunes, pourquoi y'en a pas autour des métros Jarry, Jean Talon et De Castelnau et Fabre et Crémazie où il y a un grand achalandage de piétons qui augmente le risque.

Attendu que : que le coté sécuritaire des lignes jaune a été inefficace dans les mois les plus risqués,

Attendu que : les lignes jaunes n'étaient pas visible de novembre à mars à cause de la neige et la glace (annexe 6 photo)

Attendu que : De ce fait devenait une trappe a ticket (annexe 7) \$5millions\$/an ou 357 ticket par jour en Villeray

Attendu que : l'action citoyenne de la rue Berri et Guizot montre le danger et l'anarchie quand tous et chacun se met à ajouter de la peinture et par l'effet Pavlov retire des places stationnement. De plus cette anarchie est encouragée par le directeur des travaux publique Monsieur Jobin m'a dit qu'ils ne les retireraient pas les lignes fausses lignes jaunes?Ce qui est un non sens! (Annexe 10) m

Attendu que : A Montréal il y a plus de 17000 intersections X 8 espaces de stationnement retirer 136 000 sans résistance est illusoire.

Attendu que : A ville Mont Royal où chaque maison à 4 places stationnements : y'en a pas de lignes jaunes et il y en aura pas.

Attendu que déshabiller Pierre pour habiller Paul, Jean, Jacques et Janette est ridicule

Attendu que la tyrannie de la vertu est de la tyrannie quand même

Attendu que : selon le CAA en 2013 : 3,7 milliards de dollars payé en taxe par automobiliste (annexe 8)

Attendu que : puisque vous pensiez à repeindre en jaunes les intersections où la peinture est écaillée et moins visible je vous suggère de peindre en gris, après analyse de risques, les

espaces non dangereux et de ce fait rendre à la population les espaces de stationnements si important en 2016

Attendu que : mettre de la pression en retirant les stationnements pour écœurer la classe moyenne familiale, propriétaire de voiture à forcer s'en départir car trop contraignant est une sorte prolétarisation qui ne sent pas bon. La liberté des choix de transport doit être respectée.( Annexe )

Attendu que : le maire Denis Coderre constate et fasse en sorte de rendre ces places de stationnements si nécessaire aux commerçants et aux résidants pour ne pas aller dans les dédales de monsieur Ferrendez et du Plateau.

Attendu que on dirait qu'il y en a que pour les moins nanti ou pour les très bien nantis. Que la classe moyenne, qui ne fait que payer des taxes, se fait bousculer par un enjeu politique.

Attendu que les propriétaires d'immeubles paient taxes ont besoin d'espaces de stationnements pour les locataires.

Attendu que par le manque de stationnements cela crée un taux de roulement dans l'industrie du logement locatif.

Attendu que la valeur du pied carré dans une métropole doit être utilisée avec rigueur.

Attendu que malheureusement lorsqu'il a accident avec décès entre piétons et automobile, le piéton dans 61% des cas avait commis une infraction au code de la sécurité routière et avait plus de 65 ans (annexe 9)

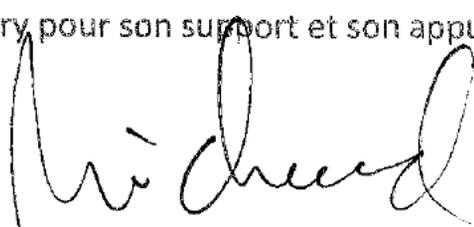
Attendu qu'une société avec zéro risque est impossible.

Je propose une analyse et un inventaire du parc de stationnement sur rue.

Je propose d'ajouter 1 mètre d'espace a la fin de la courbe du trottoir, avec à l'aide poteau court et réfléchissant pour protéger et donner une visibilité au piéton. Ainsi que par le fait même donner un peu plus d'espace pour aider aux camions et autobus à tourner.

Merci à pierre Aubry pour son support et son appuie a ma démarche, je me sens moins fou! ☺

Pierre Michaud



17/03/2014

montreal



**LIGUE DES PROPRIÉTAIRES** de Montréal

**PROPERTY OWNERS LEAGUE** of Montréal

Tél: (514) 381-1182

Fax: (514) 381-8626

Sans frais, est de l'Amérique: 1-888-381-1182

ligue@liguedespropriétaires.ca

8565, rue St-Denis  
Montréal, Qc. H2P 2H4

Montréal le 17 mars 2016

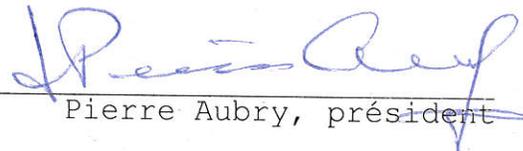
Note aux Elus Municipaux,  
Quartier Villeray,  
Ville de Montréal

re Usage de lignes jaunes sur la chaussée

J'ai consulté le mémoire de M. Pierre Michaud à être présenté ce soir au conseil de quartier, et nous sommes en accord avec ses positions en ce qui regarde l'usage des lignes de peinture jaune sur la chaussée.

En effet, en plus de dépasser les exigences normales d'interdiction de stationnement, l'usage abusif qui en est fait entre autres dans le quartier où habite M.Michaud, représente une entrave à la circulation et au stationnement qui réduit la qualité de vie des occupants du quartier en limitant les espaces de stationnement mais qui, en contre-partie, n'apporte qu'une amélioration illusoire à la sécurité des piétons.

J'espère que vous voudrez bien vous rallier à l'esprit qui anime M.Michaud, un citoyen engagé dans son quartier, et qui cherche à éviter une dégradation de la qualité de vie de l'ensemble des citoyens du quartier.

  
Pierre Aubry, président

# **Annexe 1a**

- [Accueil de l'arrondissement](#)
- [Services aux citoyens](#)
- [Activités et loisirs](#)
- [Affaires et économie](#)
- [Mairie d'arrondissement](#)

- [Ville de Montréal](#)
- [Villeray-Saint-Michel-Parc-Extension](#)
- [L'arrondissement annonce](#)
- [Communiqués](#)
- [Communiqué](#)

**NOUS JOINDRE**

-  [311](#)
-  [Points de service](#)
-  [Services en ligne](#)

**Nos coordonnées**

**Index A-Z**

A	B	C	D	E	F	G
H	I	J	K	L	M	N
O	P	Q	R	S	T	U
V	W	X	Y	Z		

**L'arrondissement annonce**

- [Communiqués](#)
- [Appels d'offres](#)
- [Avis publics](#)
- [Appels de propositions](#)
- [Offres d'emploi](#)

## L'arrondissement de Villeray-Saint-Michel-Parc-Extension amorce des travaux de sécurisation de ses intersections

4 juin 2014

**Montréal, le 4 juin 2014** - L'arrondissement de Villeray-Saint-Michel-Parc-Extension amorce aujourd'hui les travaux de sécurisation de ses intersections par le marquage en jaune des bordures de trottoirs afin d'assurer un meilleur dégagement visuel à certains carrefours. Le marquage des bordures en jaune permettra ainsi aux automobilistes de repérer facilement la section où le stationnement est interdit.

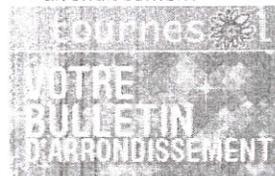
Ces travaux visent à accroître la sécurité des résidents qui traversent aux intersections en augmentant la visibilité et permettant ainsi de réduire les risques de collision de véhicules, de cyclistes et de piétons. Rappelons que le Code de sécurité routière du Québec interdit le stationnement à moins de 5 mètres de l'intersection pour assurer une bonne visibilité.

« Par cette opération, l'arrondissement vient renforcer la législation déjà en vigueur et veut sécuriser les endroits où le stationnement peut causer des problèmes de visibilité. Cet été, le marquage des bordures de trottoirs d'une cinquantaine d'intersections sera effectué pour mieux délimiter les espaces de stationnement permis. Nous poursuivrons cette opération en 2015, l'objectif étant d'intervenir à l'ensemble des intersections d'ici 2017 », souligne M<sup>me</sup> Anie Samson, maire de l'arrondissement de Villeray-Saint-Michel-Parc-Extension.

« Ces travaux font suite à des demandes de citoyens qui ont observé que les véhicules cachaient parfois la vue et augmentaient les risques d'accident. Nous devons prendre toutes les mesures qui s'imposent afin de rendre nos intersections plus sécuritaires pour les piétons et les cyclistes », a déclaré M<sup>me</sup> Samson.

[Retour à la page précédente](#)

Bulletin de l'arrondissement



[Archives](#)

Imprimer cette page

Taille du texte

Partager cette page

# **Annexe 1**

---

Belovski c. Longueuil (Ville de)

2011 QCCS 4743

**COUR SUPÉRIEURE**

(CHAMBRE CRIMINELLE ET PÉNALE)

**CANADA**

**PROVINCE DE QUÉBEC**

**DISTRICT DE LONGUEUIL**

**N<sup>os</sup> :** C.M. Longueuil 10-03250

C.S. Longueuil 505-36-001440-116

**DATE :** 8 septembre 2011

---

**SOUS LA PRÉSIDENTE DE : L'HONORABLE JUGE JERRY ZIGMAN, j.c.s.**

---

**JORDAN BELOVSKI**

Appelant

c.

**VILLE DE LONGUEUIL**

Intimée

---

**TRANSCRIPTION DU JUGEMENT ORAL RENDU  
SÉANCE TENANTE LE 8 SEPTEMBRE 2011**

[1] Le Tribunal est saisi d'un appel pris par l'appelant Jordan Belovski, contre le jugement prononcé le 2 février 2011 par l'honorable juge Bruno Themens de la Cour municipale de Longueuil, par lequel l'appelant a été déclaré coupable d'avoir :

À Ville de Longueuil, le 2010-04-01, a immobilisé un véhicule routier à moins de 5 m d'une intersection (article 386 (4) du (C.S.R.)).

[2] Le Tribunal est d'avis que le juge de première instance a commis une erreur de droit concernant la façon de calculer la distance pour cette infraction, parce que selon lui, la distance de 5 mètres doit être mesurée à partir de la fin du trottoir, côté intérieur, et non pas de la chaussée.

[3] De fait, le juge de première instance a dit dans son jugement que :

« Alors, lorsqu'on dit le cinq mètres (5 m), c'est cinq (5) mètres du trottoir du côté intérieur et non pas du côté de la rue. »

[...]

« Alors, dans le cas présent, pour moi, un trottoir fait partie d'une chaussée... »

[...]

« Alors, lorsqu'on calcule le cinq (5) mètres, il faut le prendre côté intérieur du trottoir. »

[...]

« Moi, je considère que le trottoir fait partie de la chaussée... Alors, lorsqu'on fait un calcul de cinq mètres (5 m), là, c'est cinq mètres (5 m) de l'intérieur du trottoir, pour les fins de l'application du Code de la sécurité routière... Alors, moi, je considère que le trottoir fait partie du chemin public, donc, il faut que ça soit à l'intérieur et non pas à l'extérieur. »

[4] Avec respect pour l'opinion contraire, le Tribunal est d'avis que pour les fins de la présente cause, la distance de 5 mètres doit être mesurée à partir de la chaussée.

[5] La Couronne, en appel, admet que le juge a commis une erreur de droit concernant la façon de calculer la distance pour cette infraction.

[6] Dans le jugement de première instance, après avoir analysé toute la preuve de la Poursuite et celle de la Défense, le juge de première instance a écrit que :

« ... Maintenant, si le trottoir n'était pas inclus dans, - si je me trompais et que le trottoir n'était pas inclus, j'en conclurais que vous étiez à cinq mètres (5 m). »

[7] Vu cette conclusion de fait à laquelle le juge de première instance est arrivée, l'appel sera accordé.

**CONCLUSION**

[8] **POUR CES MOTIFS, LE TRIBUNAL :**

[9] **ACCORDE** le présent appel;

[10] **CASSE** le jugement rendu par le juge de première instance qui a trouvé l'appelant-accusé coupable;

[11] **DÉCLARE** l'appelant-accusé non coupable de l'infraction portée contre lui dans la présente affaire;

[12] **LE TOUT, sans frais.**

---

JERRY ZIGMAN, j.c.s.

Monsieur Jordan Belovski

[...]

Longueuil (Qc) [...]

SE REPRÉSENTE SEUL

Me Valérie Cohen

100, place Charles LeMoynes, local 293

Longueuil (Qc) J4K 2T4

PROCUREURE DE L'APPELANTE

Date d'audience : 8 septembre 2011

**AVIS :**

Le lecteur doit s'assurer que les décisions consultées sont finales et sans appel; la consultation du plumeilif s'avère une précaution utile.

# **Annexe 2**



Chercher des personnes, un poste, des entreprises...



Avancée



Accueil

Profil

Réseau

Carrières

Centres d'intérêt

Services professionnels

Essayez Premium gratuitement

UX Research Certified? - Enhance your UX Testing and Research skills. Register Today! | Lire la suite »



## Jordan Belovski, ing., P.E., M.Sc.

3°

Directeur principal, Projets, Chef de service Génie routier, AECOM

Région de Montréal, Canada | Génie civil

Actuel AECOM

Précédent Dessau, GENIVAR, Roche

+ de 500 relations

Envoyer un InMail à Jordan

Seuls les détenteurs d'un compte Premium peuvent accéder aux profils complets de leurs relations de 3e niveau.

Souscrire un compte Premium »

### Des publicités qui pourraient vous intéresser



**Not Just Child's Play**  
How can your working style make your differences an advantage?



**Six Sigma Certification**  
\$299.95 Black Belt certification online. \$199.95 Project Management cert.



**Invitation de LinkedIn**  
Faite de la publicité sur LinkedIn. Trouvez de nouveaux clients pour votre business. Essayez dès

### Autres pages consultées



**Jean-François Rouillon**  
Gestionnaire du secteur d'affaires Transport pour le district Québec chez AECOM



**Martin Hétu**  
Vice President Infrastructures and Transportation, Quebec at WSP (previously GENIVAR)



**Jean-Stephane Bedard**  
Gestionnaire d'équipes et de vos projets



**Jean Hamaoui**  
Director of Transportation Planning and Traffic Engineering at Dessau

**Haddad Abdallah**  
Design Manager at AECOM - Rail - Quebec

**Louis Deschênes**  
Responsable génie municipal et Directeur de projets

**Phillippe Morais**  
Directeur des opérations - Pôle Ouest et Chef de discipline / Head of discipline - Mobilité intelligente

**Jean-François Gysel**  
Ingénieur, M.Sc.A., Ph.D. - Vice-Président International, Transport, Infrastructures et Bâtiment, SNC-Lavalin

**Francois Plourde**  
Président et chef de la direction chez CIMA+

**Brigitte Schneider**  
Directrice de projets majeurs - AECOM

Autres pages consultées

**Jean-François Rouillon**  
Gestionnaire du secteur d'a...



Chercher des personnes, un poste, des entreprises...

Avancée

Accueil

Profil

Réseau

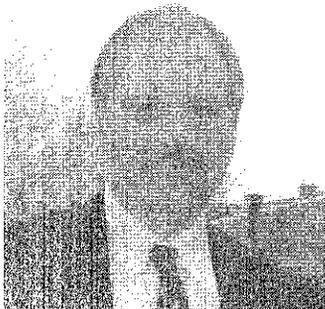
Carrières

Centres d'intérêt

Solutions professionnelles

Essayez Premium gratuitement

Customer Experience Event - Learn how to design an experience that reflects your brand. | Lire la suite »



# Jordan Belovski, ing., P.E., M.Sc.

1er

Directeur de projets at Stantec  
Région de Montréal, Canada | Génie civil

Actuel Stantec  
Précédent AECOM, Dessau, GENIVAR



+ de 500 relations

<https://ca.linkedin.com/in/jordan-belovski-ing-p-e-m-sc-aab4971b>

Coordonnées

## Parcours



## Expérience

### Directeur de projet

Stantec  
septembre 2015 – Aujourd'hui (7 mois)

### Directeur Principal, Projets, Canada Est

AECOM  
2012 – août 2015 (3 ans)

### Directeur projets spéciaux

Dessau  
septembre 2007 – mai 2012 (4 ans 9 mois)

### Directeur projets spéciaux

GENIVAR  
août 2005 – août 2007 (2 ans 1 mois) | Région de Montréal, Canada

### Vice-président Transport

Roche  
mars 2003 – juillet 2005 (2 ans 5 mois) | Région de Montréal, Canada

### Ingénieur principal, Chef de service

Carlier, Agre. Amec, Tecsum  
décembre 1997 – mars 2003 (5 ans 4 mois) | Région de Montréal, Canada

### Project Manager

Storch  
juin 1996 – décembre 1997 (1 an 7 mois) | Manchester, NH, USA

Boostez votre carrière en suivant Stantec

Vous Stantec

Pierre, suivez les nouvelles, offres d'emploi, etc. de Stantec.

## Autres pages consultées



**Jean-François Rouillon**  
Gestionnaire du secteur d'affaires  
Transport pour le district Québec chez AECOM



**Martin Thibault, ing., DESS**  
Vice-président Transport - Québec  
chez Stantec



**Jean Hamaoui**  
Director of Transportation Planning  
and Traffic Engineering at Dessau



**Pierre Malo**  
Directeur de projets



**Louis Deschênes**  
Directeur - Surveillance transport  
routier chez SNC-Lavalin



**Jean-François Affaire**  
Directeur Infrastructures et Ponts chez  
VIA Rail Canada



**Emilie Hanna**  
Vice-président, Ingénierie. Transport  
routier et génie urbain SNC-Lavalin inc



**Martin Hélu**  
Vice President Infrastructures and  
Transportation, Quebec region, WSP  
Canada inc.



**Olivier Plante, ing., P. Eng.**  
Ingénieur en génie routier



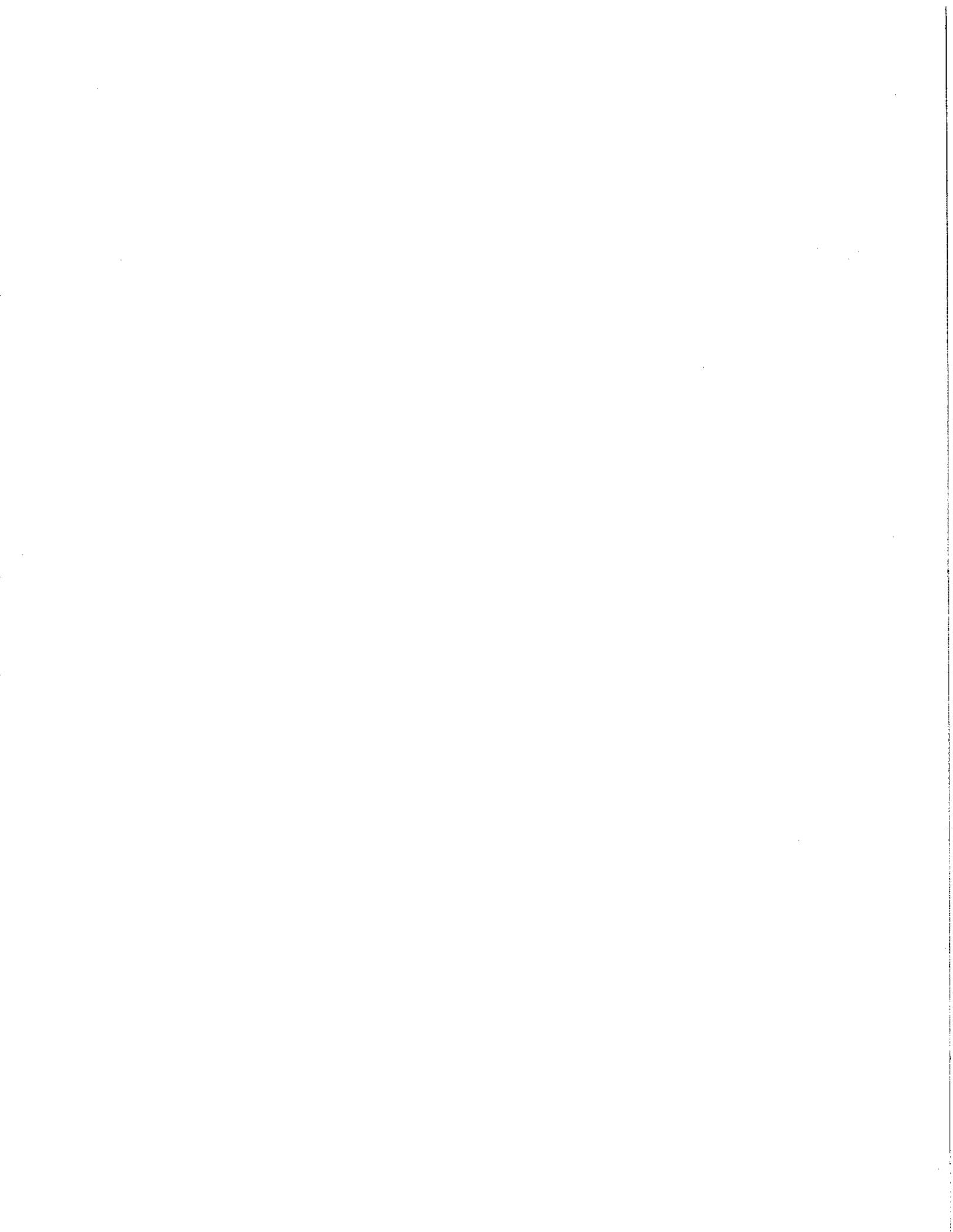
**Brigitte Schneider**  
Directrice de projets majeurs - AECOM

Résultat de recherche  
suivant

**Keshia Reeves Osteopath**

En commun avec Jordan

# **Annexe 3**



Joliette, le 14 octobre 2003

OBJET : Recherche sur la culture générale

Chère coordonnatrice, cher coordonnateur,

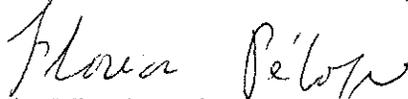
Dans le cadre d'un projet subventionné par le Programme d'aide à la recherche sur l'enseignement et l'apprentissage (PAREA), nous visons à mieux connaître la conception de la culture générale des professeurs et professeurs du collégial, les attentes qu'ils ont vis-à-vis de leurs élèves et les pratiques pédagogiques qu'ils utilisent pour développer cette culture. La finalité de cette recherche est de les aider à enrichir la culture générale des élèves.

Pour réaliser ce projet, la collaboration du plus grand nombre de professeurs et professeurs de diverses disciplines est essentielle.

Afin de recueillir des informations, nous avons élaboré un questionnaire. Il peut être rempli dans environ une demi-heure. Nous apprécierions que vous transmettiez les copies du questionnaire aux personnes que vous jugerez intéressées par ce projet. Nous vous encourageons naturellement à y répondre. Si vous avez besoin d'autres copies, nous pouvons vous en faire parvenir par courrier.

À la fin du questionnaire, nous invitons aussi les professeurs et professeurs qui le désirent à remplir un coupon afin de participer éventuellement à une entrevue de groupe qui permettra de préciser et d'approfondir leurs visions.

En vous remerciant de votre coopération, recevez nos sincères salutations.



Florian Péloquin, professeur de philosophie, Cégep régional de Lanaudière à Joliette  
André Baril, professeur de philosophie, Cégep régional de Lanaudière à Joliette  
Édith Gaudet, professeure de sociologie, Collège Ahuntsic  
Raymond Lajoie, professeur de sociologie, Cégep régional de Lanaudière à Joliette  
Bernard Massé, professeur de mathématiques, Cégep régional de Lanaudière à Joliette

P-S.

Si vous avez besoin d'informations supplémentaires, vous pouvez communiquer avec le responsable du projet :

Florian Péloquin

Tél. : (450) 759-1661 poste 1241

Courriel : [florian.peloquin@collanaud.qc.ca](mailto:florian.peloquin@collanaud.qc.ca)

Adresse : Florian Péloquin  
Casier postal 1218  
Cégep régional de Lanaudière à Joliette  
20, Saint-Charles Sud  
Joliette (Québec)  
J6E 4T1

# Stationnement: Fini les coins de rues

JEAN-FRANÇOIS LACERTE

REDACTION@JOURNALDESTMICHEL.COM

Les élus de l'arrondissement Villeray – Saint-Michel – Parc-Extension (VSMPE) ont entériné l'adoption d'une motion qui renforce l'application de l'article 386.2 du Code de la sécurité routière du Québec.

Le libellé de l'article qui n'est (pratiquement) jamais appliqué se lit comme suit:

*386. Sauf en cas de nécessité ou lorsqu'une autre disposition du présent code le permet, nul ne peut immobiliser (n.d.l.r. : stationner) un véhicule routier aux endroits suivants: (...)*

*2. À moins de 5 mètres d'une borne-fontaine et d'un signal d'arrêt.*

En d'autres mots, dès maintenant et de façon graduelle jusqu'en 2017, l'application rigoureuse du règlement sera en vigueur dans l'arrondissement de VSMPE.

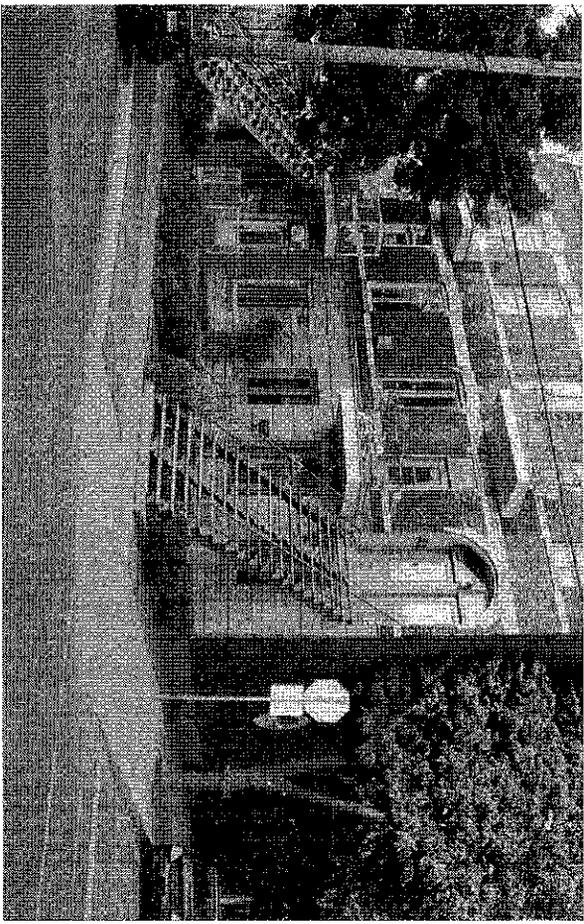
La mise en oeuvre systématique de cette règle sera accompagnée d'une contrevention allant de 30 \$ à 60 \$, nous expliquet-on à la direction légale de l'arrondissement de VSMPE.

Plusieurs intersections montréalaises ont pourtant permis l'installation de bornes de stationnement (parcomètres) malgré l'existence de cette législation, ce qui, à plusieurs endroits, a créé des situations cocasses et confuses quand est venu le temps de donner des billets d'infraction. VSMPE a toutefois très peu de situation de ce genre sur son territoire.

## ZONES MARQUÉES EN JAUNE

L'application (et sa compréhension sur le terrain) de ce règlement, qui a toujours existé, faut-il le rappeler, sera facilitée par le déploiement de zones de marquage de couleur jaune aux endroits visés par ce règlement. Finalement, l'application de ces lignes jaunes est ni plus ni moins qu'un retour aux « bonnes vieilles méthodes » qui avaient cours il y a plusieurs décennies au Québec.

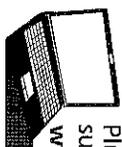
Ce que l'arrondissement appelle « (des) travaux de sécurisation de ses intersections par le marquage en jaune des bordures de trottoirs » doit servir à « assurer un meilleur dégagement visuel à certains carrefours. Le marquage des bordures en jaune permettra ainsi aux



automobilistes de repérer facilement la section où le stationnement est interdit. » Une cinquantaine d'intersections, les plus problématiques, seront marquées cet été et tous les coins de rues de l'arrondissement le seront au plus tard à l'été 2017. De plus en plus d'arrondissements

montréalais ont pris cette décision depuis quelques années.

Plus de détails sur cet article au [www.journaldestmichel.com](http://www.journaldestmichel.com)



# Le parc Sainte-Yvette sera entièrement remis à neuf

JEAN-FRANÇOIS LACERTE

REDACTION@JOURNALDESTMICHEL.COM

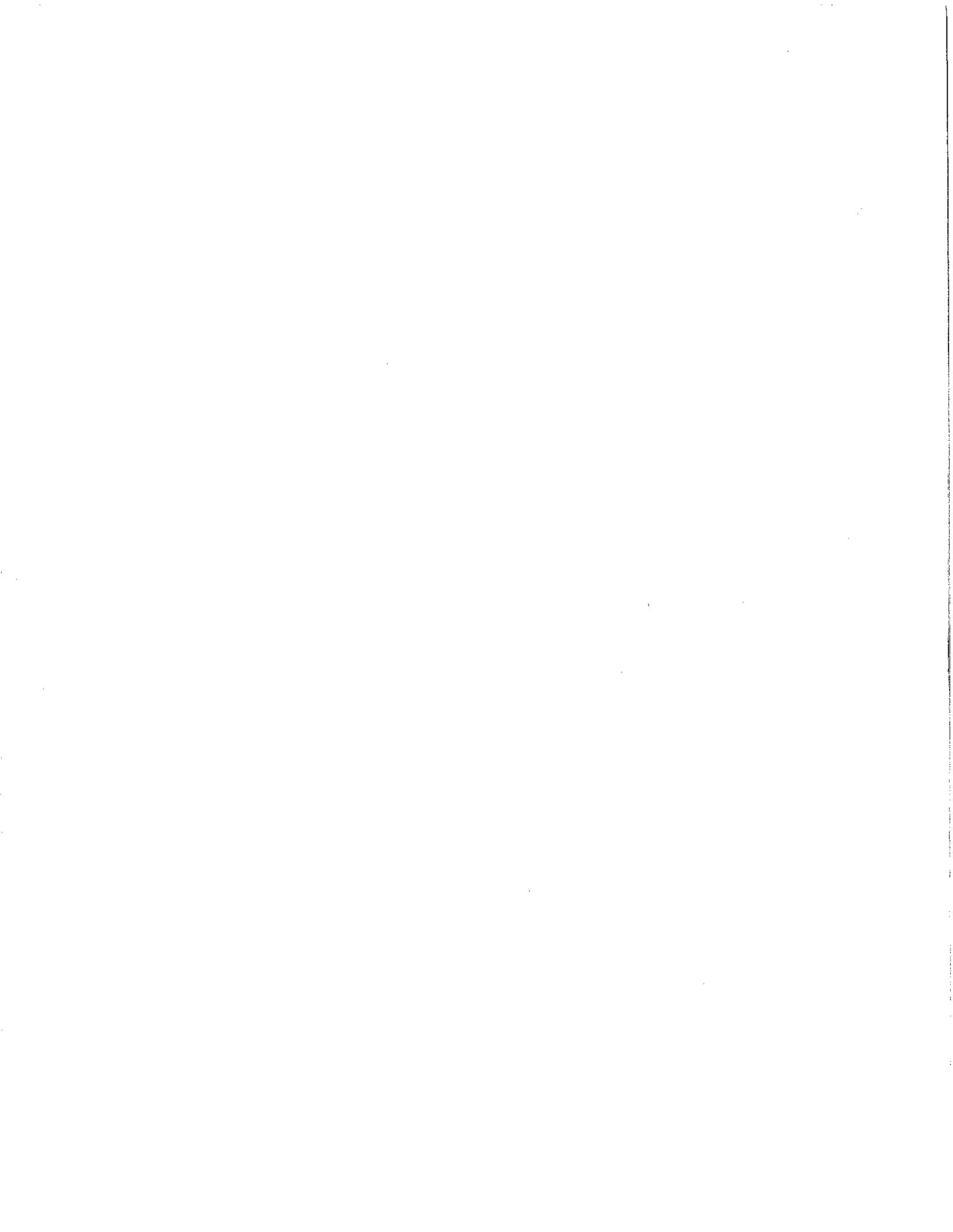
Le parc Sainte-Yvette, situé sur la rue Émile-Journaul, entre les 9e et 10e Avenues, est actuellement fermé en raison de grands travaux de rénovation qui ont débuté la semaine dernière. Cette fermeture inclut la pataugoïre. Le chalet demeure toutefois accessible en empruntant la

Le parc sera méconnaissable quand les travaux seront terminés. Parmi les interventions prévues, notons : Le déplacement et une bonification de l'aire de jeu pour les 2 à 5 ans, l'ajout d'une butte gazonnée et le re-gazonnement complet, un nouveau terrain de boccie, le réaménagement des sentiers piétonniers, une meilleure circulation aux abords de la pataugoïre et entre celle-ci et le chalet, l'ajout de lampadaires reliés par des



Les travaux seront terminés au mois d'août prochain

# **Annexe 4**



Local Médias sociaux (/medias-sociaux) | Publications spécialisées (http://journalmetro.com/dossiers/publications-specialisees/)

Annonces classées (http://journalmetro.com/annonces-classees/) | Circulaires (http://journalmetro.com/circulaires-2/) | Metronews (http://metronews.ca)

-10°C Métro (http://journalmetro.com/metro/)

C'EST PEUT-ÊTRE LE TEMPS D'ALLER VOIR AILLEURS.

PLUS DE 1100 NOUVEAUX EMPLOIS AFFICHÉS CHAQUE SEMAINE. ©



Montréal (/actualites/montreal) | National (/actualites/national) | Monde (/monde) | Culture (/culture) | Opinions (/opinions)

CONCOURS (HTTP://WWW.JOURNALMETRO.COM/CONCOURS/METRO) | PHOTOS (HTTP://WWW.JOURNALMETRO.COM/DOSSIERS/GALERIES-DE-PHOTOS/) | PlusTech (http://journalmetro.com/plus-tech/) | Sports (http://journalmetro.com/sports/)

MON SCOOP (/DOSSIERS/MON-SCOOP) | PHOTOS (HTTP://WWW.JOURNALMETRO.COM/DOSSIERS/GALERIES-DE-PHOTOS/)

VIDÉOS (HTTP://WWW.JOURNALMETRO.COM/DOSSIERS/VIDEOS-DU-JOUR)



/ Actualités (https://journalmetro.com.wordpress.com/local/rosemont-la-petite-patrie/actualites/) / Communauté (https://journalmetro.com.wordpress.com/local/rosemont-la-petite-patrie/communaute/)

04/05/2015 | Mise à jour : 4 mai 2015 | 10:06

Ajuster la taille du texte

# Stationnement aux intersections: le «bâton avant la carotte» dénoncé

(http://journalmetro.com/author/stephaniemaunav/) Par Stéphanie Maunav (http://journalmetro.com/author/stephaniemaunav/) TC Media

Tweeter | G+ | Recommander 235

mailto: | subject=Votre ami vous

recommande cet article: L'arrondissement de Rosemont-La Petite-Patrie l'avait annoncé en décembre dernier, 2016 marquera la fin de la tolérance (http://journalmetro.com/local/rosemont-la-petite-patrie/actualites/68307/les-intersections-degagees-en-2016-dans-rosemont-la-petite-patrie) envers le stationnement à moins de cinq mètres d'une intersection. Une mesure qui sera appliquée à l'échelle de Montréal. Mais, avant de faire pleuvoir des contraventions, une campagne d'information devait être enclenchée. Or, plusieurs citoyens se voient déjà contraints de débourser 57\$.

recommande: «Le suis surpris, car nous n'avons pas encore donné le go, admit François Croteau, maire de Rosemont-La Petite-Patrie. Cependant, on ne peut pas demander aux policiers de ne pas appliquer la loi.»

patrie/actualites/767898/stationnement-aux-intersections L'article 386 du Code de la sécurité routière stipule, en effet, qu'aucun véhicule ne doit être stationné à moins de cinq mètres d'une intersection, d'un passage pour piétons ou encore d'une borne-fontaine.

carottes (http://journalmetro.com/files/wordpress/2015/05/img\_0003.jpg) à Montréal, face à la pénurie de stationnement, une tolérance est appliquée depuis des années, contrairement à plusieurs autres villes de la province.

Certains arrondissements ont déjà pris des mesures, en peignant en jaune les bordures aux intersections. Une indication que devrait également être appliquée prochainement par l'administration rosemontoise.

«Un marquage au sol a été privilégié aux panneaux. Il y en a déjà assez qui défigurent Montréal et qui rendent le stationnement incompréhensible. Et puis, cela nous coûterait 1,2M\$ en signalisation. La peinture sera appliquée d'ici quelques semaines et un courrier sera envoyé aux citoyens pour les avertir de ce changement», ajoute M. Croteau.

### «Une demi-épicerie»

En attendant d'en être officiellement informé, Daniel Auclair devra tout de même s'acquitter de ses frais de contravention.



(https://journalmetro.com/files.wordpress.com/2015/05/img\_0003.jpg) Le Rosemontois a reçu une amende de 57\$, le 23 avril en matinée, pour s'être stationné à moins de cinq mètres d'un arrêt, sur la 6e Avenue, au coin de la rue Dandurand.



«Je conduis depuis 1976 et c'est la première fois que j'entends parler de cet article du Code de la sécurité routière. Ce n'est pas la première fois que je me gare à moins de cinq mètres d'une intersection et je n'avais jamais reçu de contravention avant cela», confie-t-il.

Deux autres véhicules ont été sanctionnés en même temps que lui. «Ils ont frappé le *jackpot*. Ils ont fait 171\$ en quelques minutes. Si ça n'est plus toléré, pourquoi on ne nous le dit pas tout de suite, se demande M. Auclair. On gratte déjà assez fort pour nos cents, ce n'est pas pour avoir en plus des contraventions. Ça me coûte une demi-épicerie cette affaire-là.»

L'amende en question a été remise par les agents du poste de quartier (PDQ) 44. Le commandant du PDQ, François Leblanc, reconnaît qu'est «très difficile de savoir où commence le cinq mètres». «On applique le règlement si le véhicule empiète sur la traverse pour les piétons sur la descente de trottoir pour les personnes à mobilité réduite ou s'il empêche une bonne visibilité. Pour le reste, on attendra que la ville diffuse l'information», explique-t-il.

Aucun mot d'ordre n'aurait été donné pour sanctionner davantage les automobilistes. C'est ce que soutient Sylvain Sauvageau, l'un des responsables à la Section de l'application de la réglementation du stationnement du Service de police de la Ville de Montréal (SPVM).

«Les agents de stationnement (ADS) ne se font pas un malin plaisir d'aller calculer le cinq mètres et on ne fournit pas non plus un *tape* à mesurer avec l'uniforme. Croyez-moi, aucun mot d'ordre n'a été donné», affirme-t-il.

Quelque 400 contraventions sont données chaque année dans l'arrondissement pour ce motif, selon les données du SPVM.

«C'est assez similaire d'une année sur l'autre. On en compte peut-être une cinquantaine de plus actuellement, par rapport à la même période l'an passé», estime M. Leblanc.

La présence de l'école Saint-Jean-de-Brébeuf, à l'angle de la 6e Avenue pourrait expliquer la contravention de M. Auclair, car son véhicule n'empiétait pas sur le passage pour piéton et était stationné à l'intérieur des bandes blanches tracées à cet effet.

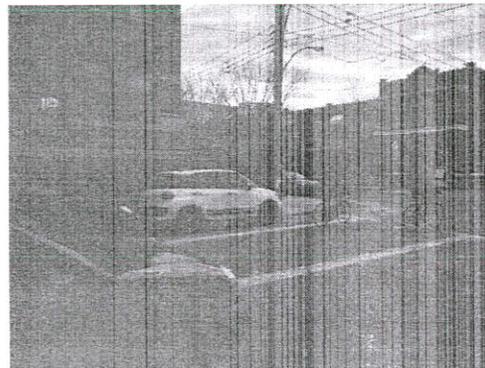
«La sécurité est plus accrue dans les zones d'école», note M. Sauvageau. De nombreuses saillies de trottoir ont d'ailleurs fleuri à proximité des établissements scolaires depuis quelques années pour forcer le dégagement des intersections.

M. Auclair reste cependant perplexe et estime avoir été «pris dans une souricière». «Pourquoi donner immédiatement une contravention au lieu d'un avertissement», se questionne-t-il.

M. Sauvageau précise que les ADS n'ont pas le pouvoir légal et technique de dresser des billets de courtoisie.

En revanche, les agents du SPVM sont habilités à le faire. La pratique est régulièrement observée lors d'opération de sensibilisation.

M. Auclair réfléchit à plaider sa cause à la Cour municipale. Il pense également porter sa voix au conseil d'arrondissement, lundi soir.



<https://journalmetro.com/files.wordpress.com/2015/05/in>

M. Auclair était stationné au même endroit que la voiture blanche, quand il a reçu sa contravention.

**[Aussi dans Actualités : \(/local/rosemont-la-petite-patrie/actualites-rosemont-la-petite-patrie/\)](#)**

**Partager :**

Recommander

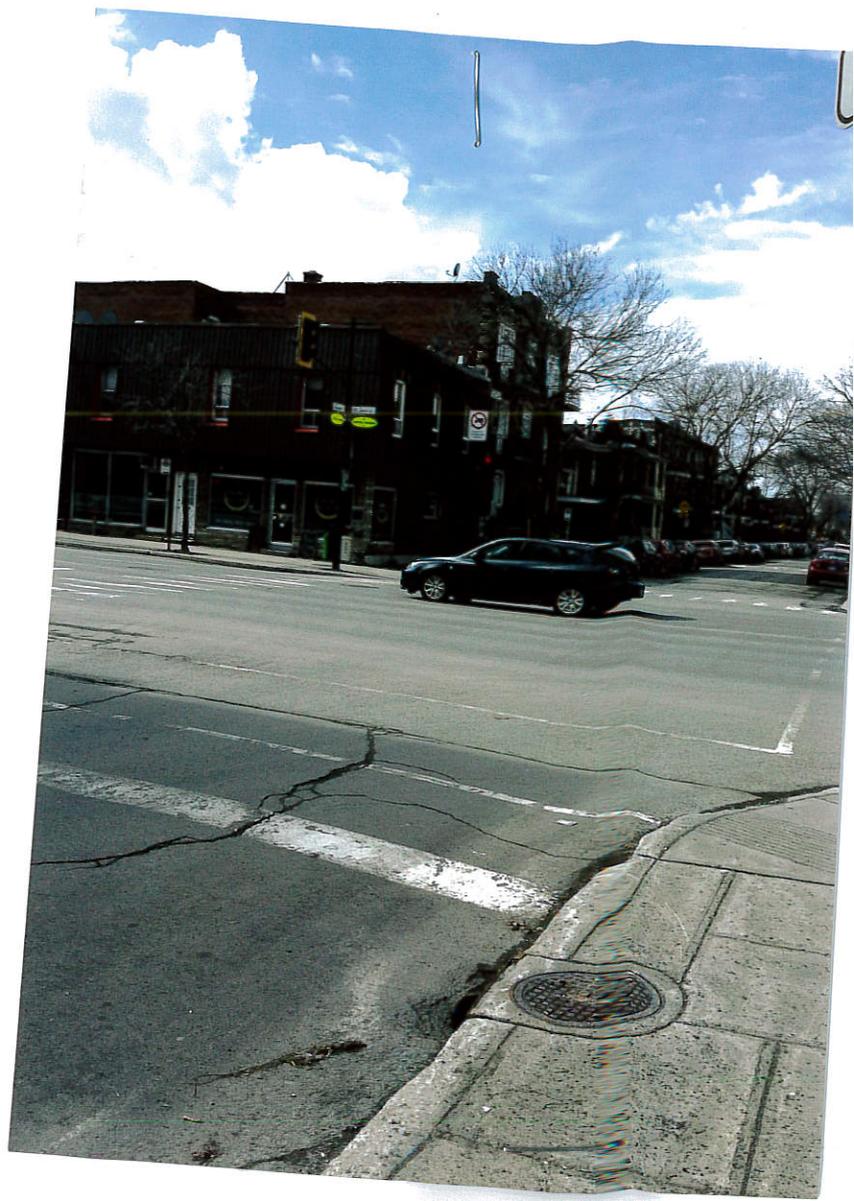
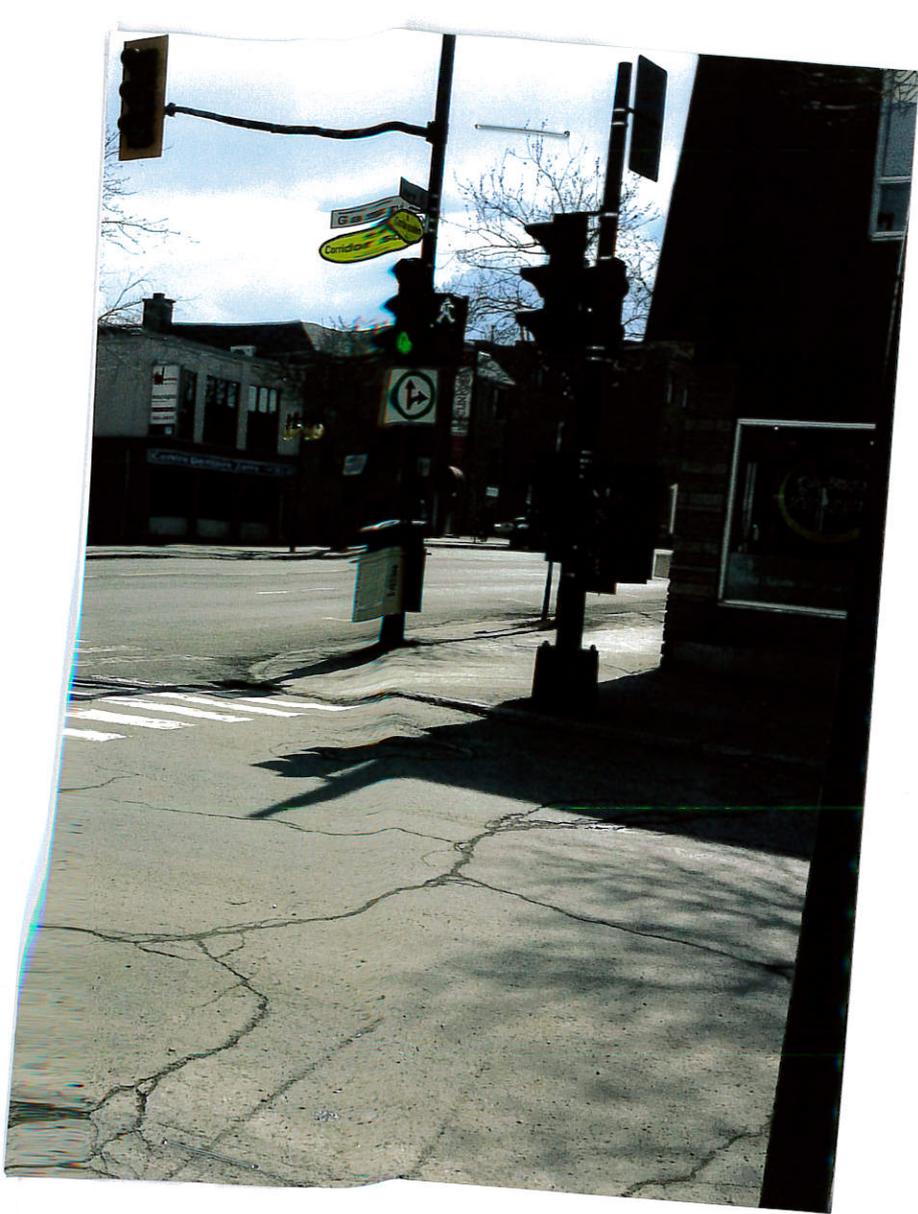
Twester

Courriel

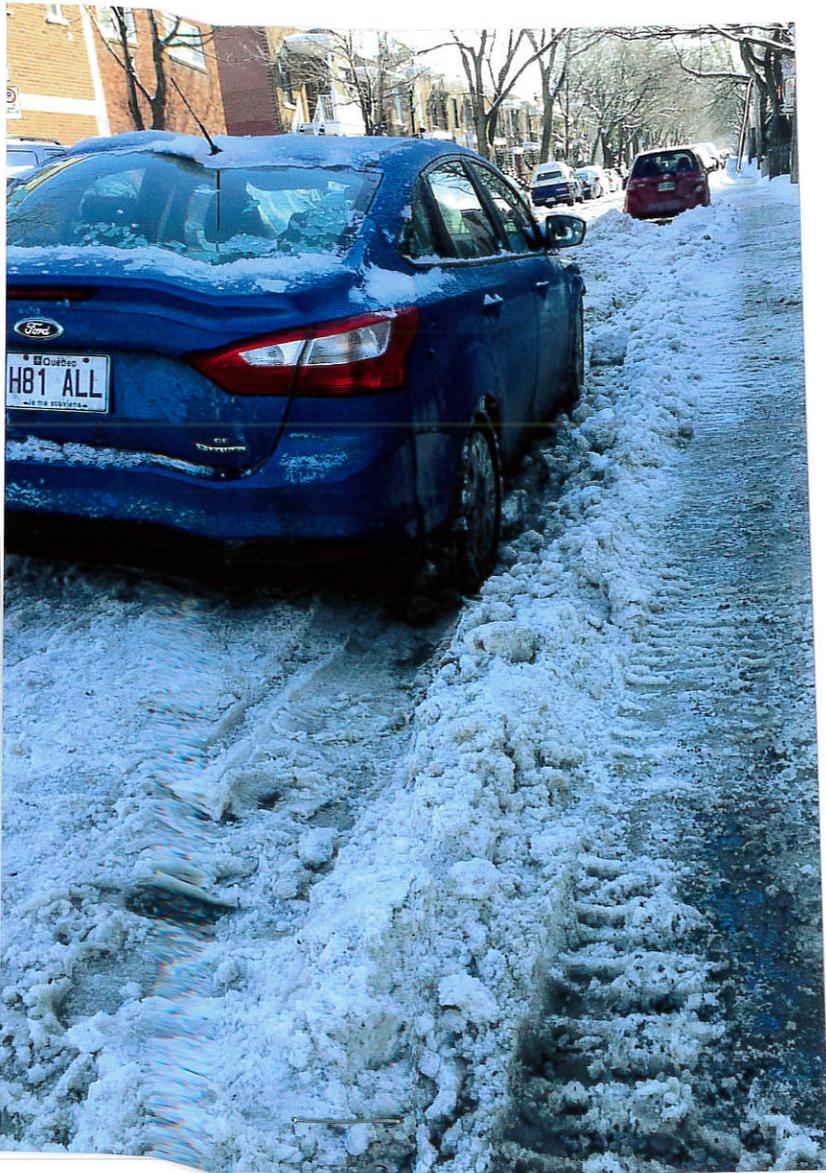
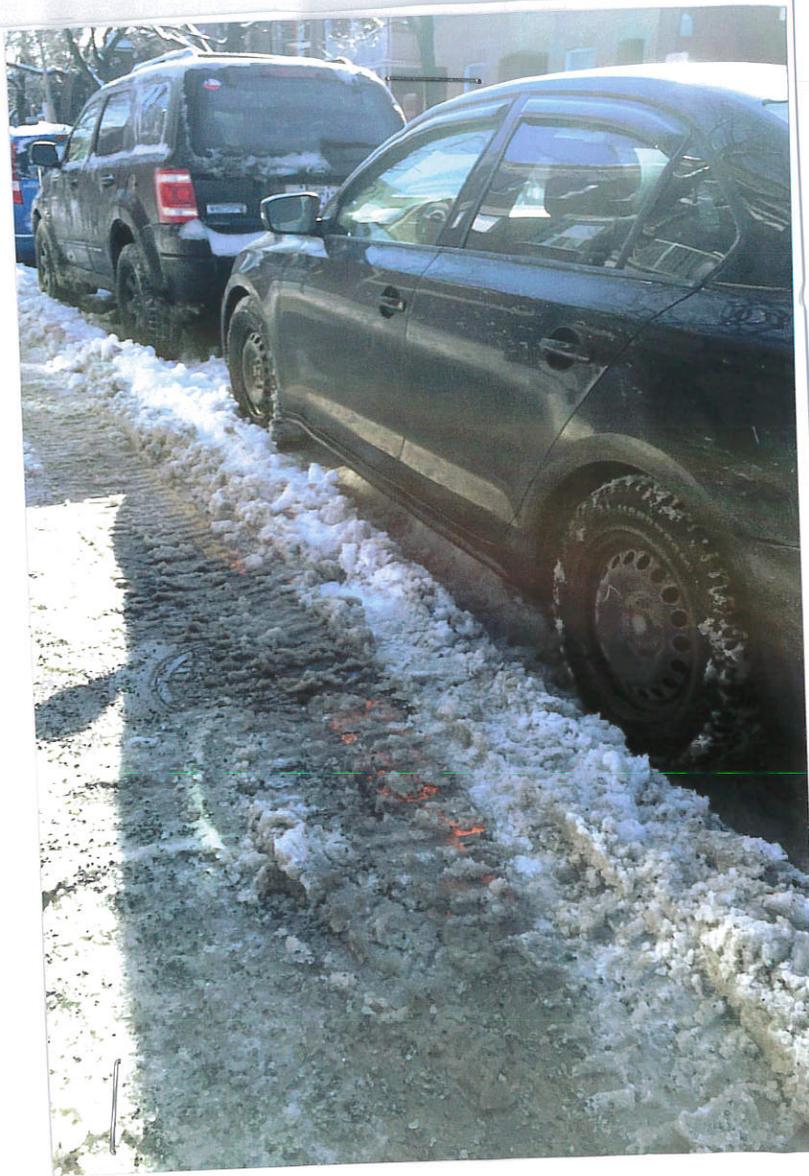
[mailto:?subject=Votre ami vous recommande cet article&body=J'ai trouvé cet article sur JournalMetro.com et je te le recommande: http://journalmetro.com/local/rosemont-la-petite-patrie/actualites/767898/stationnement-aux-intersections](mailto:?subject=Votre%20ami%20vous%20recommande%20cet%20article&body=J'ai%20trouv%C3%A9%20cet%20article%20sur%20JournalMetro.com%20et%20je%20te%20le%20recommande%3A%20http%3A%2F%2Fjournalmetro.com%2Flocal%2Frosemont-la-petite-patrie%2Factualites%2F767898%2Fstationnement-aux-intersections)



# **Annexe 5**



# **Annexe 6**



# **Annexe 7**

# La CDEC Centre-Nord contre l'abolition des CLD

L'abolition du mandat des centres locaux de développement (CLD) par le gouvernement du Québec inquiète la Corporation de développement économique communautaire (CDEC) Centre-Nord de l'arrondissement de Villeray-Saint-Michel-Parc Extension. La métropole aura un statut particulier, mais le maire de Montréal, Denis Coderre a affirmé qu'il y aurait une réduction du nombre de CLD dans la Ville.

La CDEC Centre-Nord rappelle qu'il contribue depuis 1989 au développement économique, social, environnemental et culturel de Villeray - Saint-Michel - Parc-Extension.

« En 2013-2014 seulement, notre corporation a accompagné plus de 300 entreprises dans leur démarrage ou leur consolidation en plus d'investir 1,25 M\$ et de générer 9,1 M\$ d'investissements locaux », a déclaré Denis Sirois, directeur général de la CDEC Centre-Nord.

Au fil des ans, des partenariats ont été établis

avec Emploi-Québec, Développement économique Canada, le Fonds de solidarité FTQ, Fondation GSN, le Mouvement Desjardins et d'autres institutions financières afin d'augmenter la capacité financière de la corporation et d'en faire le guichet pour toute entreprise de l'arrondissement.

Le Réseau des corporations de développement économique communautaire (CDEC) du Québec appelle au renforcement du modèle de développement économique local québécois qui mise sur des services de proximité et sur la concertation des forces vives de la communauté.

En 2013-2014, les CDEC de Montréal ont contribué à la création de près de 500 entreprises, et ont investi 3,7 millions de dollars qui ont généré des retombées de 29 millions de dollars.

( Source: CDEC Centre-nord)

**Plus de 30 ans dans votre secteur**

**RE/MAX** 5328583

**Rés.: 514-272-2431**  
**Bur.: 514-272-2432**  
**Cell.: 514-770-6200**

**ÉVALUATION GRATUITE**

**ALAIN VELOSA** *Honnêteté et efficacité*  
**STEVE VELOSA**

COURTIER IMMOBILIER

## TOP 10 DU NOMBRE DE CONSTATS DE STATIONNEMENT TRAITÉS PAR ARRONDISSEMENT AU 29 AOÛT 2014

Arrondissements	Agents de stationnement	SPVM	Total
Ville-Marie	237 007	64 348	301 355
Plateau Mont-Royal	143 200	25 838	169 038
Côte-des-Neiges/Notre-Dame-de-Grâce	88 326	28 403	116 729
Rosemont/Petite-Patrie	83 284	22 976	106 260
Villeray/St-Michel/Parc-Extension	55 700	27 689	83 389
Ahuntsic/Cartierville	40 904	28 603	69 507
Mercier/Hochelaga-Maisonneuve	40 381	24 765	65 146
Sud-Ouest	42 836	19 863	62 699
Saint-Laurent	6 521	22 382	28 903
Saint-Léonard	7 480	18 275	25 755

**Grande Sélection**  
DE CHOCOLATS MAISONS  
ET BELGES DE  
PREMIÈRE QUALITÉ

**MERCIER**  
PÂTISSERIE · CHOCOLATIER

Ouvert 7 jours

**200 Jarry Est**  
**514 387-1741**

*La seule pâtisserie dans Villeray*  
*Chez Mercier... la satisfaction du client est notre priorité*

LaxoMA

Constats d'infraction de stationnement

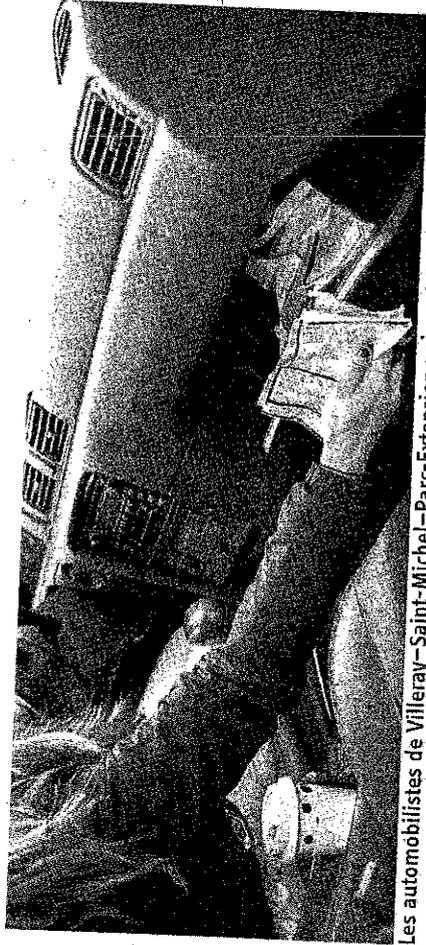
## Les automobilistes de l'arrondissement écopent de 346 contraventions par jour

● marie-claude.chiasson@tc.tc et catherine.bouchard@tc.tc

Selon les statistiques fournies par la Cour municipale de la Ville de Montréal, il se domine, en moyenne, 346 contraventions de stationnement par jour, sur le territoire de Villeray-Saint-Michel-Parc-Extension, le plaçant donc en 5<sup>ème</sup> position parmi les arrondissements dotant le plus de « tickets ».

Au 29 août 2014, les agents de stationnement de l'arrondissement avaient donné 55 700 contraventions, alors que les agents du Service de police de la Ville de Montréal (SPVM) en avaient émis 27 689 pour un total de 83 389.

À 52 \$ pour chaque contravention, incluant les frais d'administration, les résidents payent 6 567 080 \$ en contravention de stationnement par année, si la moyenne quotidienne se poursuit. Sans surprises, ce sont les quartiers centraux



Les automobilistes de Villeray-Saint-Michel-Parc-Extension paieront 6 567 080 \$ à l'arrondissement en constats d'infraction de stationnement, cette année, si la moyenne de 356 billets par jour se poursuit. (Photo TC Media - Isabelle Bergeron)

qui remporte la palme avec 301 355 contraventions au 29 août 2014, suivi du Plateau-Mont-Royal avec 169 038, de Côte-des-Neiges-Notre-Dame-de-Grâce avec 116 729, Rosemont-La Petite-Patrie avec 106 260 et Villeray-Saint-Michel-Parc-Extension 83 389.

### Des contraventions peu contestées

Pour Alexandre Munoz, fondateur de SOS Ticket, les

Même du côté de SOS Ticket, l'organisation ne se préoccupe pas vraiment, encore, de ce type de contravention.

« Même si je reçois beaucoup d'appels pour ce type de constats, ça ne vaut pas vraiment la peine d'engager un avocat et aller à la cour pour contester une contravention de 42 \$ ou de 52 \$. Cela dit, nous travaillons actuellement à trouver un moyen pour le faire », affirme M. Munoz.

Pour le fondateur de SOS ticket, les administrations municipales manquent clairement de vision à prévoir un budget pour les contraventions, notamment celles liées au stationnement.

« Nous sommes en train de détruire l'économie montréalaise avec ça. Regardez toutes les boutiques qui ferment dans le Plateau Mont-Royal. C'est vraiment une triste mentalité de prévoir à court terme de cette façon », reconnaît-il.

Pour ceux et celles qui aiment, par principe, contester les contraventions de stationnement, M. Munoz suggère surtout de prendre le maximum de renseignements au moment où la contravention est émise de même que des photos pour que le juge puisse prendre une

s'il est clair que beaucoup d'arrondissements prévoient des quotas chaque année, les contraventions de stationnement sont d'autant plus soumoises puisque pratiquement personne ne les conteste à la Cour municipale.

« Pour 52 \$, tu ne vas pas payer 12 \$ de stationnement et perdre une demi-journée de salaire, alors les gens préfèrent ne pas contester ».

# **Annexe 8**



**Mémoire présenté par CAA-Québec dans le cadre  
de la consultation publique sur la  
Politique québécoise de mobilité durable**

**Préparé par CAA-Québec**

**Québec, juin 2013**

## ANNEXE 5



**TAXES VERSÉES PAR LES AUTOMOBILISTES AU GOUVERNEMENT DU QUÉBEC**  
**ANNÉE FINANCIÈRE 2013-2014**

<b>Taxe du Québec sur les carburants</b> (déposée dans le FORT) . Revenus en taxes sur les carburants 2011-2012 : 2064 M\$ . 2 hausses de taxes de 1¢ /litre 2012-2013, et 2013-2014 : 240 M\$ (États financiers consolidés du gouvernement du Québec 2011-2012)	2 304 M \$
<b>Droits perçus sur l'immatriculation et sur le permis de conduire *</b> (déposés dans le FORT) (États financiers consolidés du gouvernement du Québec 2011-2012)	1 048 M \$
<b>Droits d'immatriculation additionnels sur les véhicules d'une cylindrée de 4 litres et plus</b> , versés dans la Société de financement des infrastructures locales du Québec (Rapport activités 2011-2012 SOFIL)	66 M \$
<b>Taxe supplémentaire de 45 \$ par immatriculation dans l'Agglomération de Montréal</b>	32 M \$
<b>Financement perçu / redistribué par l'Agence métropolitaine de transport</b> (3,0 cent du litre d'essence, communauté métropolitaine de Montréal). (Rapport annuel 2012 AMT)	98 M \$
<b>Fonds vert du Québec</b> : redevance verte payée par l'industrie pétrolière et retransmise à la pompe aux automobilistes	130 M \$
<b>TOTAL 2013-2014**</b>	<b>3 678 M \$</b>

\* Inclut le droit de 30 \$ par immatriculation déposés dans le Fonds de contribution des automobilistes au transport en commun, maintenant intégré au FORT : 78,6 M \$ en 2011-2012;  
 (Ne sont pas déposés dans le FORT les revenus d'immatriculation. perçus sur les véhicules hors route, de même qu'une portion des droits perçus par la SAAQ et retenue pour financer le contrôle routier et une partie des dépenses relatives à la gestion de l'accès au réseau routier).

\*\*Ne comprend pas les autres taxes, droits et primes payés par les automobilistes, mais non versés au Fonds consolidé :

- . Prime d'assurance automobile et frais administratifs versés chaque année à la Société de l'assurance automobile du Québec pour couvrir les soins de santé et indemnités;
- . Droit environnemental perçu sur les pneus neufs et versé à Recyc-Québec;
- . Taxe québécoise sur les véhicules classés «de luxe» de plus de 40 000 \$;
- . Taxe d'accise fédérale sur les climatiseurs automobiles;
- . Taxe fédérale spéciale sur les véhicules énergivores
- . Taxe de vente harmonisée de 15 %s perçue sur ces montants.

# **Annexe 9**

Procès-verbal de l'étude publique sur la traversée de la rue :  
comment accroître la sécurité et le confort des piétons ?

Commission sur le transport et les travaux publics (volet agglomération)

Le mercredi 17 octobre 2012 à 19 h  
Hôtel de ville de Montréal, 275, rue Notre-Dame Est, salle du conseil

**COMMISSAIRES PRÉSENTS**

M. Luis Miranda, président  
Mme Elsie Lefebvre, vice-présidente  
M. Edgar Rouleau, vice-président  
Mme Caroline Bourgeois  
M. Maurice Cohen  
Mme Ann Guy  
M. Alex Norris  
M. Lionel Perez  
M. François Robert

**COMMISSAIRES ABSENTS**

M. Beny Masella  
M. Bertrand Ward

**INVITÉS**

M. Claude Carotte, directeur, Direction des transports  
M. Guy Pellerin, chef de division, Direction des transports  
M. Mohamed Thameur Souissi, ingénieur, Direction des transports  
M. Serge Lefebvre, chef de division, Direction des transports  
Mme Kathie Tremblay, chef d'équipe, Direction des transports  
Mme Lise Fafard, agente de recherche, Direction des transports  
Mme Marie-Hélène Bouchard, secrétaire recherchiste, Direction des transports  
Mme Sophia Provost, agent de police, Service de police de la Ville de Montréal (SPVM)

**45 citoyens, huit employés de la Ville et deux attachés politiques étaient présents dans la salle.**

**1. Ouverture de l'assemblée**

Le président invite les personnes à prendre place et déclare l'assemblée ouverte à 19 h 05. Il présente les membres de la Commission et explique les objectifs poursuivis par cette l'étude publique et le déroulement de la séance.

**2. Adoption de l'ordre du jour**

Sur une proposition de M. Rouleau, appuyée par Mme Lefebvre, l'ordre du jour est adopté à l'unanimité.

**3. Adoption du procès-verbal des assemblées publiques des 22 septembre, 26 octobre, 27 octobre et 23 novembre 2011 et du 14 mars 2012**

Sur une proposition de M. Perez, appuyée par M. Robert, le procès-verbal est adopté à l'unanimité.

Le président invite M. Michel Bissonnet, responsable du dossier du transport au comité exécutif, à prendre la parole.

M. Bissonnet accueille positivement l'initiative de la Commission de consulter les citoyens à propos de la démarche de la Direction des transports sur la traversée de la rue à Montréal. « La Ville s'est positionnée favorablement en adoptant le *Plan de transport* et la *Charte du piéton* », précise-t-il. Toutefois, le déplacement à pied représente le plus de risques. Alors, comment rendre la traversée plus sécuritaire ? « Comme le point de vue peut différer selon les personnes, jusqu'à quel point veut-on changer les comportements individuels pour y arriver? », interroge-t-il.

Tout en tenant compte des différents moyens de transport et des besoins des diverses clientèles, manifestement la Ville doit évaluer les avantages et les inconvénients des nouvelles solutions et autres mesures à introduire dont celles mises de l'avant dans le Plan de transport pour réduire le transport par automobile et renouveler le transport actif. L'ajout de pistes cyclables, de voies réservées, de feux de piétons et sonores fait partie du tableau des interventions envisageables.

M. Bissonnet soutient la réflexion de la Direction des transports. Elle a pour but de répondre à une préoccupation majeure de l'ensemble des citoyens relative à la sécurité des piétons aux traversées des rues. Il renchérit en énonçant que la complexité du sujet commande que cette question soit abordée

sous tous ses angles et en profondeur et l'assemblée de ce soir n'est que le premier jalon des travaux de la Commission au sujet de la mobilité et la sécurité des piétons.

Il termine en remerciant toute l'équipe de la Direction des transports et les membres de la Commission sans oublier l'apport de la Commission de la sécurité publique et de son président, M. Claude Trudel, pour le travail de collaboration avec le Service de police de la Ville de Montréal.

#### **4. La traversée de la rue : comment accroître la sécurité et le confort des piétons - présentation du dossier**

M. Claude Carette explique le défi pour sa direction qui œuvre depuis quelque temps à trouver des solutions qui permettront d'accroître la sécurité et le confort des piétons. Cette assemblée publique a pour but d'accueillir les commentaires des citoyens et des membres pour bonifier la réflexion. Il invite l'ingénieur chargé du projet, M. Souissi, à présenter la démarche préconisée<sup>1</sup>.

M. Souissi met en contexte la portée et les objectifs du projet qui questionnent la place du piéton dans le milieu urbain. Cette question est reliée aux différentes orientations avancées lors du Sommet de Montréal en 2002. À cet égard, il se réfère à la déclaration de la *Charte du piéton* qui reconnaît la primauté du piéton dans l'espace urbain par une révision des passages piétonniers et qui affirme la nécessité, pour le piéton, d'adopter des comportements sécuritaires. Puis, il cite un des objectifs de cette dernière qui prescrit de sécuriser les cheminements, en particulier les traversées piétonnes. Finalement, il fait référence au *Plan de transport* dont la primauté du piéton est introduite dans quatre de ces 21 chantiers qui traitent de sécurité et de qualité de vie des citoyens dont une action porte spécifiquement sur la révision de l'ensemble des passages piétonniers :

- 14<sup>e</sup> chantier : *Mettre en œuvre la Charte du piéton*
- 15<sup>e</sup> chantier : *Consolider le caractère piétonnier du centre-ville et des quartiers centraux*
- 16<sup>e</sup> chantier : *Redonner aux résidents des quartiers montréalais la qualité de vie qui leur revient*
- 17<sup>e</sup> chantier : *Accroître la sécurité des déplacements*

Ensuite, M. Souissi situe l'étendue et les objectifs de la consultation publique qui sont de présenter la démarche préconisée, de répondre aux interrogations des citoyens et de recueillir leurs suggestions pour la révision des traversées de la rue. L'examen public se poursuivra en 2013 par la présentation du projet de plan d'action de la Direction des transports, la réception des mémoires des citoyens et organismes et le dépôt des recommandations de la Commission au conseil municipal. Entre temps, un sondage d'opinion sur le sentiment de sécurité des piétons se tiendra et la concertation déployée auprès de divers intervenants afin de trouver les points de convergence se poursuivra. Finalement, un projet de plan d'action, l'examen public et les recommandations déposés, la planification du plan d'action et sa mise en œuvre seront déployées. Ainsi, la direction compte améliorer les conditions de marche sur plusieurs fronts et multiplier des mesures d'apaisement de la circulation véhiculaire.

Le projet de révision s'étendra à trois classes de traversée piétonne, en vertu des articles 447 et 450 du Code de sécurité routière :

1. en intersection (analyse des feux de circulation),
2. en section courante (mi-bloc) à un passage piétonnier, ou
3. en section courante, en l'absence de passage piétonnier.

L'ingénieur décline les objectifs du projet comme suit :

- Accroître la sécurité des personnes ce qui induit de réduire les collisions ;
- Accroître le confort pour tous les piétons lors de la traversée de la rue, aux carrefours ainsi qu'ailleurs.

M. Souissi énonce les enjeux reliés au partage de la rue et à la place du piéton. Ils sont de trois ordres :

- la sécurité ;
- le confort ;
- le plaisir.

Toutefois, l'arbitrage entre les besoins concurrents de multiples usagers demeure le défi à relever pour la Direction des transports. Il décrit ainsi les attentes du piéton traversant la rue :

- de disposer d'un espace accessible et clairement identifié ;
- de disposer d'une plage de temps suffisante pour traverser ;
- d'être à l'abri de toute menace de collision (protection) ;
- de bénéficier d'un droit de passage fréquent (peu ou pas d'attente).

Par des illustrations en mode vidéo, l'ingénieur montre un éventail de situations parmi lesquelles un piéton peut se retrouver :

- la traversée en intersection – en continu (larges bandes et couloirs),
- la traversée en intersection – en deux temps (refuge au centre),

<sup>1</sup> Ville de Montréal. Service des infrastructures, du transport et de l'environnement. Direction des transports. **Traversée de la rue à Montréal; comment accroître la sécurité et le confort des piétons ?** Présentation à la Commission sur le transport et les travaux publics, le 17 octobre 2012.

- la traversée à mi-bloc (saillies pour rendre le piéton plus visible),
- le feu de circulation et le feu piéton / protection totale VS protection partielle (flèche, décompte),
- la traversée en intersection – feux de circulation,
- la traversée en intersection – feux de circulation et feu piéton (1.1 mètre prévu par seconde),
- la traversée en intersection – feux de circulation, feux de piéton et décompte numérique,
- la traversée en diagonale,
- la traversée à mi-bloc.

M. Pellerin précise qu'aucune plainte n'a été portée à l'attention de la Ville au sujet de la traversée de la rue aux feux de circulation. Par contre, le nombre de plaintes augmente depuis que le feu de décompte numérique a été ajouté. À la lumière des informations recueillies, il semble que cette mesure soit incorrectement interprétée.

La marche est un mode important dans la mobilité des Montréalais. Pour le démontrer, M. Souissi étale les relevés suivants :

- Hausse annuelle moyenne de 2% des déplacements non motorisés (2003 à 2008) ;
- Part modale de la marche en 2008 : 17% ;
- 6 550 km de trottoirs (2011) ;
- 2 449 feux de circulation sur l'île de Montréal, dont 52% est muni de feux piétons (2011) ;
- Réseau intérieur piétonnier de 32 km ;
- 10 stations de métro et 62 complexes immobiliers enfermant 1 700 boutiques ;
- 500 000 déplacements souterrains par jour.

Il dénombre les principaux lieux de collisions reliés à la sécurité du piéton :

- Près de 5% des collisions sur l'île de Montréal sont de type piéton-véhicule ;
- 80% des collisions impliquant des piétons surviennent lors de la traversée de la rue (47 % aux intersections ; 33 % à mi-bloc) ;
- les principaux lieux de collisions avec piéton sont le centre-ville, près des stations de métro et aux intersections ;
- 51 % des collisions piétonnes ont lieu en milieu d'affaires et commercial, 34 % en milieu résidentiel et 5 % en milieu scolaire.

Ensuite, il fait part du bilan routier collisions véhicules avec piétons grâce à un tableau provenant du Ministère des Transports du Québec (MTQ) qui détaille le nombre d'accidents de 20 municipalités du Québec impliquant des collisions avec piéton et où Montréal se situe malheureusement en tête :

Gravité	Moyenne 2003-2007	2011
	Collisions	Victimes piétonnes
Décès	22	18
Blessures graves	165	112
Blessures légères	1 340	1 283

Il poursuit en indiquant que :

- la moitié des victimes décédées dans les rues de Montréal sont des piétons ;
- le 2/3 des piétons décédés en 2011 à la suite d'une collision sur la route sont âgés de 65 ans et plus ;
- 61 % des piétons décédés lors d'une collision en 2011 ont commis une infraction au Code de la sécurité routière.

L'addition de nouvelles ressources au Service de police de la Ville de Montréal (SPVM), en 2006, et des actions de communications portant spécifiquement sur la sécurité routière démontrent, dans les données historiques 2005-2011, une baisse significative du nombre de blessés légers et graves ainsi qu'une baisse de décès des piétons blessés ou décédés. Mais le bilan routier stagne depuis 2008, précise M. Pellerin. Il mentionne qu'il faut donc approfondir quatre à cinq scénarios probables pour améliorer le positionnement actuel.

Ces constats préoccupent la Direction des transports. Trois points précis seront analysés afin de produire un diagnostic juste. Premièrement, une étude sur les passages piétonniers est en cours à la suite d'un contrat octroyé à la firme Cima+. On y demande :

- d'analyser les collisions avec piéton et d'établir des scénarios de collision ;
- de bâtir une base de données géomatiques des passages piétonniers et de leur typologie ;
- de produire un diagnostic qui établirait la corrélation entre les collisions et les aménagements.

Deuxièmement, par un sondage d'opinion, on désire obtenir de meilleures connaissances sur le sentiment de sécurité des gens, leurs attentes et leurs préférences. Troisièmement, on validera auprès des arrondissements, des partenaires et finalement des citoyens grâce à la consultation publique, les choix faits.

Un volet s'ajoute au défi premier qui est de choisir, parmi les moyens disponibles, quelle protection offrir aux piétons et à l'ensemble de la clientèle, interroge M. Souissi. Une protection totale où il n'y aura aucun conflit avec les véhicules ? Ou bien une protection partielle avec des conflits potentiels tolérés ? Il y a une gamme de situations possibles entre ces deux extrêmes. C'est pourquoi la démarche d'analyse et de définition des interventions doit se poursuivre et être accompagnée d'un diagnostic. Il ajoute que celle-ci doit aussi faire ressortir les points de convergence.

À cette étape de la présentation, M. Souissi expose les interventions envisageables par la Direction des transports qui propose d'ajuster les approches portant sur :

- La convivialité et la lisibilité de l'aménagement, c'est-à-dire la géométrie, la signalisation et la maintenance des voies ;
- La visibilité réciproque des usagers ;
- L'apaisement de la circulation véhiculaire en termes de dispositifs ;
- L'accessibilité universelle des aménagements ;
- Les mesures d'intégration ;
- Les mesures législatives et normatives ;
- Les changements de comportements par un contrôle accru et plus de sanctions, l'éducation, la sensibilisation et la formation ;
- Les mesures de planification ;
- Les actions sur la gestion ;
- Les techniques innovatrices.

Dans le même ordre d'idée, il fait état de l'ensemble de la réflexion de la Direction. Toutes les options visant à améliorer la sécurité et le confort des piétons dans l'agglomération sont inventoriées et présentées graphiquement. Cette approche globale et systémique a pour but d'aider à la prise de décision au moment de l'analyse d'un projet précis afin de définir les critères de choix pour répondre aux problèmes et de déterminer les priorités et les mesures appropriées :

- En tenant compte des conclusions du diagnostic ;
- En tenant compte des attentes et préférences des citoyens ;
- En s'inspirant d'autres expériences : ébauche de guide de bonnes pratiques ;
- En établissant et en respectant une logique globale de révision des passages piétonniers.

Dépendamment des objectifs poursuivis par la Ville, la direction devra prioriser les interventions et les mesures à mettre en place par :

- Une définition des indicateurs quantitatifs et qualitatifs issus du diagnostic ;
- La prise en compte des contraintes opérationnelles, financières et autres ;
- La saisie d'opportunité offerte en marge d'autres actions.

M. Souissi récapitule les étapes accomplies et celles prévues subséquentement à l'aide d'un calendrier de travail. Ce dernier structure les actions pour accomplir une rationalisation des opérations et pour prendre des décisions plus éclairées :

- l'étude de Cima+ sur les passages piétonniers : mandat octroyé en 2012 ;
- le sondage d'opinion : à parfaire en 2012 ;
- la concertation avec les groupes et les organismes : tout au long de l'année 2012 ;
- la consultation des citoyens sur un projet de révision des passages piétonniers à Montréal (octobre 2012) ;
- le projet de plan d'action et l'examen public (printemps 2013) ;
- les recommandations de la Commission, la planification et la mise en place de projets pilotes (année 2013) ;
- la mise en œuvre des plans locaux (années 2014-2015) ;
- la réévaluation du plan (année 2015).

Plusieurs intervenants ont déjà été interpellés pour développer l'approche proposée et d'autres le seront, notamment le grand public et les organismes qui le souhaitent, pour valider la problématique, les préoccupations et les préférences retenues. La Direction des transports poursuivra sa démarche auprès de ceux-ci :

- le Service de police de la Ville de Montréal (SPVM) : partenaire de premier plan en sécurité routière ;
- les arrondissements et services de la Ville de Montréal ;
- les villes reconstituées ;
- les opérateurs de transport en commun (Bus, train et taxi) ;
- les services d'urgence (policiers, ambulanciers et pompiers) ;
- la Direction de la santé publique ;
- le Ministère des Transports du Québec (MTQ) : considérations légales et normatives ;
- Vélo Québec ;
- Les universités et centres de recherche : recherche et développement (R&D) ;
- Le grand public (milieu associatif, autres organisations et citoyens).

En conclusion, M. Souissi résume à nouveau la démarche précédant l'implantation de mesures :

- L'approfondissement du diagnostic de la sécurité des piétons aux passages piétonniers ;
- Les synergies nouvelles créées grâce à la concertation avec les partenaires ;
- La consultation publique en appui à la démarche de la Direction des transports ;
- L'approche globale des 3E (Engineering, Enforcement, Education) pour atteindre ces objectifs ;
- Une intervention systématique à envisager sur tout le territoire de l'île de Montréal afin d'harmoniser les mesures ;

- L'examen public des interventions et du projet de plan d'action proposé par la Direction des transports en 2013.

M. Souissi remercie les citoyens et les membres pour leur attention ainsi que les techniciens pour leur support dans le cadre de cette présentation.

## 5. Période de questions et de commentaires du public

Le président annonce la période de question et commentaires des citoyens. Compte tenu du nombre de personnes inscrites et afin que tous puissent bénéficier d'un temps de parole, le président souligne l'importance que les propos des intervenants soient succincts et clairs. Il invite le premier citoyen à poser ses questions.

5.1 M. DANIEL DESCHÉNES, DIRECTEUR GÉNÉRAL DE L'ASSOCIATION DU SYNDROME DE USHER DU QUÉBEC

M. Deschênes interroge si les conditions piétonnières seront améliorées à la traversée de la rue près de la Maison des sourds, située au carrefour du boulevard Crémazie et de la rue de Gaspé.

M. Pellerin explique que sa direction collabore avec les instituts spécialisés pour bien répondre aux demandes de la clientèle. Les personnes doivent contacter les organismes auxquels ils sont rattachés ou leur arrondissement pour exprimer leurs besoins. À la toute fin de la présente démarche, la direction compte déployer des feux sonores à une centaine de carrefours.

5.2 M. PIERRE-LUC DERY, AGENT DE DÉVELOPPEMENT, REGROUPEMENT DES AVEUGLES ET AMBLYOPES DU MONTRÉAL MÉTROPOLITAIN (RAAMM)

En complément à la question du premier intervenant au sujet des feux sonores, M. Dery demande si la Ville peut faire des interventions systématiques, mesures importantes à implanter pour les personnes aveugles et amblyopes. Puis, il soulève que plusieurs aménagements tels que les carrefours giratoires, le virage à droite au feu rouge, l'engorgement des pistes cyclables et des sentiers multi fonctions causent des problèmes pour les personnes ayant des limites fonctionnelles et il désire connaître les intentions de la Ville sur ces points.

M. Carette lui répond que :

- Le feu sonore est une situation considérée dans la démarche ;
- Le carrefour giratoire devient maintenant une configuration normalisée par le gouvernement du Québec. Certes, cet aménagement commande un certain espace urbain. Il n'est appliqué que dans certaines zones limitées, étudiées au cas par cas ;
- L'interdiction du virage à droite est maintenue dans toute l'agglomération ;
- Le partage des sentiers multi fonctions se concrétise surtout dans les parcs ; les piétons ne sont pas autorisés dans les voies cyclables.

5.3 M. STEVE DESAULNIERS, REPRÉSENTANT DU REGROUPEMENT DES ACTIVISTES POUR L'INCLUSION AU QUÉBEC (RAPLIQ)

Pour les personnes en situation d'handicap, les délais pour traverser les rues sont trop courts, traduit M. Desaulniers. La présence de bateaux-pavés réclame plus de temps à la traversée et demande du même souffle si des changements seront procédés.

La Direction des transports constate qu'il y a peu de plaintes formulées pour les traverses lorsqu'il n'y a pas de feux de circulation. Il semble y avoir une incompréhension du temps de dégagement lorsqu'il y a des feux avec décompte, ce qui crée de la confusion. Le décompte numérique est de 1.1 mètre par seconde, ce qui est en principe suffisant, explique M. Carette. Les bateaux-pavés constituent un élément fondamental pour les personnes en fauteuil-roulant. La Ville va poursuivre cet aménagement prioritairement lors de la planification de la réfection des rues et le directeur espère améliorer les aménagements dans les règles de l'art.

5.4 M. HENRY DESBIOLLES, CITOYEN

M. Desbiolles signale que la réflexion repose sur les limites d'échelle humaine, « les coûts versus les besoins, tout doit être raisonnable ». Il y a beaucoup de dispositions de base qui fonctionnent très bien, notamment le partage des pistes cyclables qui, selon lui, est une bonne mesure. Il ajoute que le stress s'installe lorsque les automobiles le frôlent et que l'environnement hivernal est plus difficile. Même lui qui est en fauteuil-roulant électrique doit porter une attention spéciale aux personnes avec des marchettes. Tout est question de respect. « Vivre dans la dignité est très important », termine-t-il, en invitant les citoyens à émettre leurs idées pour améliorer le confort des personnes handicapées.

M. Carette retient les notions d'échelle humaine et de confort exprimées. Il dit que la Ville pourrait choisir d'aller très loin dans les mesures à implanter citant en exemple l'expérience de Tokyo. La direction fera d'autres essais avec des personnes ayant des limites fonctionnelles au moment de l'implantation de nouvelles infrastructures – le développement de Griffintown et des voies réservées par exemple – comme elle l'a déjà fait lors d'installation de dalles tactiles. Il spécifie qu'il a été question d'accommodements raisonnables dans ce dernier cas.

5.5 MME LYNDY GAUTHIER, REPRÉSENTANTE DU REGROUPEMENT DES ACTIVISTES POUR L'INCLUSION AU QUÉBEC (RAPLIQ)

Mme Gauthier soulève, dans la présentation, l'absence des personnes à mobilité réduite et demande si d'autres aménagements de passages piétonniers sont planifiés pour cette clientèle. Elle explique que la zone de confort souhaitée n'est pas atteinte notamment par le non-alignement des bateaux-pavés avec les saillies. De plus, leur réfection est plus épaisse ce qui nécessite pour les personnes en fauteuil roulant le besoin de se reculer et se redonner un élan pour remonter sur le cheminement piétonnier. Cela exige donc plus de temps pour traverser la rue.

M. Carrette exprime que la Direction des transports réfléchit s'il faut créer deux bateaux-pavés de chaque côté des intersections. Ce type de configuration particulière revendique un traitement spécial pour augmenter l'accessibilité, mais de fait réduit la visibilité au coin de la rue. Au sujet de l'épaisseur du trottoir et de la chaussée, il précise qu'il importe de créer un différentiel entre les deux composantes. Cet espace bouge avec le gel et le dégel et un dénivelé est important pour le drainage des eaux de surface, explique le directeur.

5.6 M. PAUL BOURQUE, CITOYEN

M. Bourque dresse la liste des mémoires qu'il a déposées à la Ville ces dernières années. Il mentionne que le dernier inventaire des feux de circulation remonte en 2002. Donnant suite à la présentation, il relève les points suivants :

- Plusieurs intersections où il y a eu décès de piétons ne possèdent pas de feux de circulation; encore aujourd'hui, deux intersections sur trois ne possèdent pas de feux de circulation ;
- 23 types d'affichage différents dans la Ville : il suggère l'installation et la standardisation des feux pour piétons ;
- Pour les traverses, il conseille la standardisation de la norme pour la zone d'arrêt, le stationnement et le cône de visibilité ;
- La norme en vigueur en Amérique du Nord n'est pas appliquée au Québec et devrait l'être.

Il termine en disant qu'il y a beaucoup de chemin à faire pour sécuriser les piétons.

5.7 MME EDNA MCKENZIE, CITOYENNE

Les aménagements des bateaux-pavés sur les coins de rue sont devenus des occasions de stationnement sur les trottoirs par les travailleurs en construction et les policiers pour éviter d'entraver la circulation, maintient Mme McKenzie. Elle demande que les lois et règlements qui défendent le stationnement sur le trottoir soient appliqués. Elle ajoute de plus que les bateaux-pavés sont endommagés par les camions qui gravissent les trottoirs ; elle dépose des photos appuyant ses affirmations. Elle soutient que les anciens bateaux-pavés, plus épais aux coins des rues, protègent mieux les piétons. Aussi, elle indique que les bateaux-pavés facilitent l'entrée des camions dans les parcs et que les citoyens qui se trouvent là à ce moment ne se sentent plus en sécurité.

M. Pellerin explique qu'on retrouve habituellement un seul bateau-pavé relativement court dans les coins de rue. Avec le temps, un bateau-pavé plus large a été aménagé, mais le piéton est plus exposé lorsque par son rayon de braquage, un camion embarque sur le trottoir. Faudrait-il construire plutôt deux bateaux-pavés ce qui éloigne le piéton du coin ? Il admet, en période de travaux, qu'il existe une certaine culture où les entrepreneurs embarquent sur les trottoirs, ce qui est contraire aux règlements. Il faut prévoir des aménagements adéquats pour les travailleurs. Les entrepreneurs doivent se discipliner pour qu'ils tiennent compte des piétons et que ceux-ci contournent le chantier, dit-il. Quant aux interventions supplémentaires demandées aux policiers par Mme McKenzie en regard de la réglementation, la représentante du SPVM, Mme Provost, indique qu'une surveillance accrue a pour but d'éviter de telles situations.

5.8 M. MICHAEL SHAFER, CITOYEN

Le conseil municipal et les conseils d'arrondissements ont la responsabilité de faire diminuer la vitesse et respecter celle-ci, explique M. Shafter. Selon lui, les constats d'infractions semblent à priori poursuivre un objectif d'augmentation de revenus plutôt que de concerner la mission de la sécurité publique. D'ailleurs, il propose que la moitié des revenus d'infraction récoltés soit budgétisée pour la sécurité. Il suggère que les citoyens placent le bras en avant pour indiquer qu'ils désirent traverser aux coins de rue. Il ajoute que la Société de transport de Montréal (STM) devrait enlever les marques jaunes sur la chaussée devant les arrêts d'autobus. Aussi, afin de désengorger la circulation, il fait la remarque d'ouvrir les voies réservées aux autobus pour les taxis. Le président intervient en mentionnant que ces points ne concernent pas suffisamment la traversée de la rue.

5.9 MME HÉLÈNE ROBILLARD-FRAYNE, MEMBRE DU CONSEIL D'ADMINISTRATION DE L'ASSOCIATION QUÉBÉCOISE DE DÉFENSE DES DROITS DES PERSONNES RETRAITÉES ET PRÉRETRAITÉES – AHUNTSIC / SAINT-LAURENT

Le quatrième engagement du *Plan d'action municipal pour les aînés 2013-2015* adopté par la Ville le mois dernier mentionne qu'il faille « faciliter les déplacements des aînés dans la Ville ». Mme Robillard-Frayne relève avec enthousiasme cette orientation de la Ville. Elle désire connaître le nombre de feux

de circulation des arrondissements d'Ahuntsic-Cartierville et de Saint-Laurent et le nombre de feux à décomptes numéroteurs. La sécurité des aînés et des familles est importante aux intersections, dit-elle. Elle émet des commentaires au sujet de la piste cyclable sur le chemin de la Côte-Sainte-Catherine ; les piétons doivent traverser la piste dangereusement, car les cyclistes vont très vite et plusieurs ne respectent pas les feux rouges et les passages piétonniers. Elle demande quelles mesures sont envisagées pour l'ensemble de la population qui traverse cette artère, souvent en pente. Elle donne en exemple l'ajout de chicanes ou de clôtures pour contourner la voie piétonnière. Elle a déjà contacté l'arrondissement d'Outremont pour proposer ces solutions, mais les professionnels répondent que de tels aménagements créeront d'autres problèmes lors du balayage et du déneigement des rues.

M. Carrette spécifie qu'on a inventorié 2 200 feux sur l'île de Montréal avec différents aménagements possibles, mais qu'il ne peut répondre de facto sur le nombre de feux concernant un arrondissement spécifique. M. Lefebvre complète en ajoutant que le problème soulève beaucoup plus la notion de sensibilisation que d'aménagement, car cette piste récemment construite respecte entièrement les normes du Code de construction. De plus, la signalisation en place accentue les ralentissements des cyclistes sur le chemin de la Côte-Sainte-Catherine. En ce moment, il ne voit pas de mesures supplémentaires à introduire pour ce cas précis.

5.10 M. GERALD KREADEN, CITOYEN

M. Kreaden fait valoir qu'il ne possède pas assez de temps pour traverser les rues, lui qui a de la difficulté à marcher et qui est âgé de plus de 65 ans. Il demande des modifications pour les passages piétonniers. Il ajoute que les cyclistes sont imprudents et la police pas suffisamment intervenante. Il réclame qu'un programme d'éducation et de sensibilisation soit mis en place afin que les prescriptions en matière de signalisation routière soient mieux connues et respectées.

5.11 MME JOHANNE SÉGUIN, CITOYENNE

Plusieurs citoyens ont fait des représentations auprès de leurs élus à propos du carrefour Honoré-Beaugrand. Les piétons ne peuvent traverser de façon sécuritaire le passage réservé aux autobus pour rejoindre le trottoir et pour se rendre à la station de métro, résume Mme Séguin. Comme cette dernière n'a pas d'édicule, la configuration commandée rend la cohabitation difficile des autobus, des automobilistes et des piétons et compromet la sécurité de ces derniers, dit-elle. D'ailleurs, il y a eu un décès à ce carrefour et une étude du coroner est en cours. Cet endroit est non sécuritaire, dit-elle, et pour illustrer ce point de vue, elle dépose des documents en appui. Tout en étant consciente d'une nécessaire collaboration entre l'arrondissement, la ville-centre et la STM, elle propose un réaménagement qui tiendrait compte des volets suivants : l'arrêt de circulation de la ligne d'autobus 26, la diminution du trafic sur le boulevard Honoré-Beaugrand afin d'améliorer la qualité de vie des résidents, l'amélioration de la sécurité des piétons aux abords de la station de métro et finalement des mesures d'apaisement de la circulation. La plupart de ces mesures nécessitent peu d'investissement, termine-t-elle.

L'étude en cours, évoque M. Pellerin, permettra d'analyser spécifiquement la situation des abords de métro puisque plusieurs accidents surviennent. Particulièrement au sujet de la station Honoré-Beaugrand et afin de mieux catégoriser cet environnement, une étude plus approfondie permettra de faire ressortir les solutions possibles. Celle-ci sera coordonnée par la ville-centre, en collaboration avec l'arrondissement et la STM en 2013. Malgré plusieurs interventions réalisées depuis 15 ans, l'implantation de nouvelles solutions à cet endroit est prévue pour 2014.

5.12 M. STEVE QUIRION, REPRÉSENTANT DU COMITÉ CITOYEN POUR L'APAISEMENT DE LA CIRCULATION ET LE VERDISSEMENT DE LA RUE DES CARRIÈRES

M. Quirion félicite la Commission pour ce bel exercice démocratique. Il représente un groupe de citoyens de l'arrondissement de Rosemont-La Petite-Patrie qui cherche des solutions au sujet de la circulation sur la rue des Carrières. Il remarque qu'il a été surtout question des grandes artères dans cette présentation. Il fait part des résultats publiés par l'Agence de développement des réseaux locaux de services de santé et de services sociaux qui indique que le quartier Rosemont-La Petite-Patrie est l'un des six quartiers les plus touchés à Montréal par les collisions voiture-piéton avec blessures. De plus, la question de la circulation autour des ateliers municipaux est une situation qu'il demande à considérer en lien avec :

- L'harmonisation de l'ensemble des déplacements dans les quartiers (la vision implantée dans l'arrondissement du Plateau-Mont-Royal, son plan de déplacement et les incidences collatérales seront-ils examinés ?) ;
- Le développement actuel de la rue des Carrières qui en fera un quartier de plus en plus résidentiel (auparavant plutôt industriel avec la présence des ateliers municipaux) et l'augmentation du flux de circulation ;
- La sensibilisation des employés de la Ville face aux piétons (66 % des employés de la Ville sont non-résidents de Montréal) ;
- La volonté des citoyens de développer un projet de Quartier vert.

M. Carrette précise que chaque arrondissement doit développer et présenter un plan local de déplacement et d'apaisement de la circulation et que cet exercice s'applique à toute l'agglomération. Cela dit, même si la Direction des transports vise une harmonisation, celle-ci doit se réaliser dans le respect des compétences des arrondissements, soutient-il, et il ne peut répondre des décisions des

arrondissements. Concernant la démarche de Quartier vert, il mentionne qu'elle se développe sur la base de consensus entre les citoyens et sur des techniques éprouvées à mettre en place.

#### 5.13 M. DEREK ROBERTSON, CITOYEN

Compte tenu de l'ampleur des travaux à réaliser dans l'arrondissement du Sud-Ouest, notamment l'autoroute Bonaventure, l'échangeur Turcot et les projets de développements immobiliers, M. Robertson demande quelle sera la démarche de la Ville afin d'assurer la sécurité des piétons, à court et à long terme, dans un substantiel flot de trafic ? À son avis, beaucoup de personnes ne veulent pas prendre l'autoroute et circulent dans les rues de l'arrondissement. Il interroge les mesures de mitigation mises en place.

M. Carette explique que plusieurs considérations d'aménagement de travaux et d'urbanisme, sur un long terme, sont discutées avec l'arrondissement et la Direction des grands projets : les trajets des trottoirs, les espaces verts, les axes de promenades, etc. À court terme, la concentration des chantiers dans ce secteur et la circulation automobile place en priorité la question des piétons. Un groupe de travail a été mis en place et toutes ces considérations font l'objet d'une attention particulière, assure-t-il, que ce soit dans le développement et la mise en œuvre de mesures pour réduire la largeur de la chaussée, pour trouver des réponses à des problématiques révélées sur des axes donnés, ou au sujet du transport en commun. Les directions concernées de la Ville profitent des opportunités pour faire de ce secteur un projet intégré, parachève-t-il.

### 6. Période de questions des membres de la Commission

Le président invite Mme Lefebvre à émettre les premiers commentaires. Comme il a été le cas pour le partage de la piste cyclable, la vice-présidente considère que le sujet de la traversée de la rue est un enjeu qui interpelle le citoyen dans sa vie quotidienne de même que la qualité de vie des quartiers. Elle cite les orientations des chantiers 15 et 16 du *Plan de transport de la Ville de Montréal* : « harmoniser et sécuriser les traverses et amener les changements réglementaires pour limiter les accidents et les décès ». Aussi, la *Charte du piéton* fait mention qu'il faut accroître l'accessibilité des piétons et aménager les lieux pour répondre, en priorité, aux besoins des personnes avant ceux des véhicules. Il s'agit donc d'amener des changements aux endroits où il y a le plus d'accidents. Elle soutient l'approche de la Direction des transports sur les questions de sécurité des personnes et de confort qui doivent être amenées en avant-plan. Elle souhaite que le plan d'action qui sera proposé intègre de manière équivalente sécurité et confort, pour tous les arrondissements et non seulement pour les quartiers centraux.

Selon les statistiques, Mme Lefebvre relève que l'arrondissement d'Outremont et les villes de Westmount et de Mont-Royal détiennent un plus bas taux d'accidents. Elle interroge si certaines dispositions adoptées par ces derniers étaient plus efficaces : par exemple, les panneaux d'arrêt à chaque intersection et à une distance plus courte que 150 mètres. « Quelle est la réglementation applicable puisque les ingénieurs de mon arrondissement ne permettent pas de tels agencements ? », questionne-t-elle.

Par ailleurs, elle mentionne que la notion de Quartier vert n'est pas toujours facile à déterminer et allègue que plusieurs rues de quartier n'ont pas de passages piétonniers. Mme Lefebvre souligne les efforts déployés par les arrondissements pour trouver des mécanismes de résolution de problèmes. Mais certaines dispositions soulèvent des débats, termine-t-elle.

M. Carette explique la portée du consensus pour parvenir à l'acceptabilité d'un projet. La faisabilité technique vient circonscrire le tout pour que tous comprennent bien la signification des mesures retenues.

M. Pellerin souligne que les pratiques sont actuellement différentes d'un arrondissement à l'autre amenant le développement de solutions ponctuelles ou à la pièce. Toutefois, la traversée de rue est une préoccupation majeure unanime, précise-t-il. Concernant la réglementation, il fera suivre un résumé qui démontre le niveau de responsabilité et les prescriptions obligatoires et suggérées dans le tome V du Manuel de signalisation routière ainsi que les interventions prioritaires aux feux, aux intersections et où il n'y a pas d'intersection.

De l'avis de M. Rouleau, tout est une question de comportement. Les gens sont fréquemment impatients et on ne peut placer un policier à chaque coin de rue pour réprimander les agissements non adéquats. Il préconise des campagnes d'information et de sensibilisation auprès de clientèles cibles pour apporter des changements.

M. Robert mentionne que plusieurs accidents ne sont pas toujours rapportés. De manière implicite, il appuie les commentaires de M. Rouleau au sujet de son intervention sur les changements de comportements.

La présente consultation publique, note par ailleurs Mme Bourgeois, constitue un bel espace de travail pour discuter de préoccupations importantes pour l'ensemble des Montréalais. Les élus sont quotidiennement interpellés par leurs citoyens au sujet de la traversée de la rue. Ceux-ci expriment un sentiment d'insécurité qui persiste. La connaissance des bonnes pratiques, l'analyse des outils et des

interventions envisageables permettront de dégager les interventions à favoriser et à prioriser pour l'avenir. Elle remercie les citoyens présents et le personnel de la Direction des transports et invite les gens à déposer des mémoires lors de la poursuite de la consultation le printemps prochain.

De son côté, M. Perrez trouve plus qu'appropriée la tenue de la consultation publique cet automne, car octobre a été déclaré « le mois du piéton » par la Société de l'assurance automobile du Québec (SAAQ). C'est la période où il y a le plus d'accidents piétonniers au Québec et c'est aussi le début la campagne de sensibilisation par le Service de police de la Ville de Montréal (SPVM). Il trouve cet exercice essentiel et remercie les citoyens et les fonctionnaires de leur apport. Son principal commentaire concerne les données à recueillir – les statistiques (mois, année, nuit, jour, intersections problématiques, etc.) – pour connaître la situation actuelle dans le but d'apporter des solutions concrètes. Il faut aussi trouver comment mesurer les effets, constituer un projet pilote avant et après l'instauration de nouvelles mesures et comparer les résultats, dit-il. Il se réjouit de l'exercice de concertation avec les partenaires mis sur pied. Il aimerait que ces statistiques soient appuyées de comparaisons avec des villes similaires telles que Vancouver, Ottawa, Boston et Los Angeles. Il rappelle que plusieurs intervenants se sont exprimés au sujet du délai de décompte insuffisant pour la traversée de la rue, surtout des personnes âgées, car il appert que le 2/3 des décès piétonniers implique des aînés.

Mme Guy remercie les gens qui sont venus signifier leurs inquiétudes. Son principal souci est de travailler à éviter la confusion dans les instructions et les interventions et d'améliorer, non seulement le sentiment de sécurité, mais bien la sécurité des piétons.

M. Norris est désolé qu'une décennie après avoir adopté la *Charte du piéton* que le citoyen demeure une priorité de seconde classe à la Ville de Montréal. Il rappelle le cas de femmes qui ont été heurtées à l'intersection du boulevard Saint-Laurent et de la rue Sherbrooke où il n'y a toujours pas de décompte numérique. Puis, il dépose des documents, des dessins et des photographies d'un accident survenu aux coins de l'avenue du Parc et de la rue Fairmount et commente l'événement.

Il insiste pour que les directions planifient les travaux afin que la Ville puisse bénéficier systématiquement d'économie d'échelle lors du développement de nouvelles infrastructures ou de réfection de celles-ci.

Au sujet de la présentation, il émet les suggestions suivantes :

- Utiliser au maximum des stratégies alternatives en plus de celles du gouvernement, car il ne faut pas attendre les modifications législatives pour agir ;
- Faire appliquer les règlements existants, notamment dans la zone de dégagement de 5 m aux intersections. Une volonté politique est nécessaire ;
- Redonner de l'espace public surtout où il y a une grande concentration de citoyens sans attendre la mise en œuvre du plan en 2014-2015 ;
- En plus des situations typiques dans les quartiers centraux, porter une attention spéciale aux intersections établies à proximité des stations de métro ;
- Prioriser le déneigement et le déglacage des trottoirs ;
- Ajouter des passages à niveau pour les piétons ;
- Rendre des données géoréférencées publiques pour que les citoyens puissent profiter de ces données ouvertes avant les autres séances prévues au printemps 2013.

M. Pellerin précise qu'un certain nombre de données (panneaux et feux de circulation) sont déjà accessibles au public et il vérifiera la possibilité d'y ajouter d'autres éléments.

## 7. Levée de l'assemblée

Le président remercie toutes les personnes présentes et celles qui ont participé à la tenue de cette assemblée.

L'ordre du jour étant épuisé, l'assemblée est levée à 10 h 15, sur une proposition de M. Rouleau secondée par M. Norris.

ADOPTÉ LE : 10 AVRIL 2013

« original signé »

Luis Miranda  
Président

« original signé »

Diane Côté  
Secrétaire recherchiste

# **Annexe 10**

Fausse ligne jaune  
Guizot/Berri

Fausse ↓



UTAI  
→

Fausse ligne jaune  
Guizot/Berri



Fausse ↓



UTAI  
↓

