

Service du greffe
Division du soutien aux commissions permanentes,
aux conseils consultatifs et au Bureau de la présidente du conseil
155, rue Notre-Dame Est, rez-de-chaussée
Montréal (Québec) H2Y 1B5
Téléphone : 514-872-3000
commission@montreal.ca
<https://montreal.ca/sujets/commissions-permanentes>

COMMISSION SUR LE TRANSPORT ET LES TRAVAUX PUBLICS

Consultation sur la traversée des rues : mesures d'accessibilité universelle et mobilité active

RECOMMANDATIONS

La Commission sur le transport et les travaux publics a tenu, de décembre 2022 à avril 2023, une consultation publique sur les mesures d'accessibilité universelle lors de la traversée de la rue et la mobilité active. La Commission s'est donnée pour objectif de proposer une stratégie globale visant un meilleur déploiement des mesures d'accessibilité universelle facilitant la traversée des rues ainsi qu'une plus grande inclusion des personnes handicapées et des personnes âgées dans les projets et initiatives favorisant la mobilité active.

À la suite de l'examen des opinions reçues, la Commission est mieux informée sur les défis et les obstacles associés à la traversée des rues pour les personnes handicapées et âgées et soumet à l'Administration des propositions pour s'assurer que la Ville de Montréal prenne en compte l'accessibilité universelle d'une manière toujours plus exemplaire dans l'aménagement des rues et dans ses initiatives de mobilité active.

La Commission remercie les citoyennes et les citoyens, de même que les représentantes et représentants d'organismes qui lui ont présenté une opinion lors de cette consultation. Elle remercie également les personnes-ressources du Service de

l'urbanisme et de la mobilité pour leur précieuse collaboration tout au cours de la réalisation de ce mandat.

Après l'analyse de l'ensemble des propositions et des opinions reçues, la Commission soumet les recommandations suivantes :

Aménagements et pratiques exemplaires

CONSIDÉRANT les besoins en matière d'acquisition et de transfert de connaissances en accessibilité universelle des aménagements;

CONSIDÉRANT l'importance de solidifier et de renforcer les capacités du personnel municipal en matière d'aménagements universellement accessibles et de centraliser les connaissances;

CONSIDÉRANT que de l'accompagnement doit être offert pour permettre l'appropriation et l'utilisation des bonnes pratiques en matière d'aménagements universellement accessibles, et ce, plus particulièrement en arrondissement;

CONSIDÉRANT l'importance, pour les équipes d'urbanisme et d'aménagement du territoire dans tous les arrondissements, de développer leur expertise en matière d'accessibilité universelle;

CONSIDÉRANT l'importance de l'expérimentation dans la recherche de solutions novatrices;

CONSIDÉRANT que le mandat du Comité consultatif en accessibilité universelle (CCAU) est de conseiller la Ville sur toute question touchant les déplacements des personnes ayant des limitations fonctionnelles dans les rues de la métropole;

CONSIDÉRANT l'importance de s'appuyer sur l'expérience et l'expertise de groupes de personnes âgées, de personnes handicapées, des centres de recherche en réadaptation et accessibilité universelle et des groupes de recherche pour mieux comprendre les besoins et pour tester des solutions;

La Commission sur le transport et les travaux publics recommande :

R1 Que la Ville de Montréal alloue des ressources supplémentaires afin de consolider, au sein du Service de l'urbanisme et de la mobilité, une équipe dédiée à l'accessibilité universelle agissant comme un pôle d'expertise et de service-conseil ayant pour mandat :

- a) de soutenir les unités d'affaires et les arrondissements dans leurs projets d'aménagement de rues et de mobilité active;
- b) de veiller au respect des normes et pratiques d'accessibilité universelle des projets sous sa responsabilité;
- c) de faire la recension des meilleures pratiques d'accessibilité universelle en urbanisme et mobilité;
- d) d'assurer le développement de nouvelles normes et pratiques en collaboration avec des organismes de défense des droits des personnes handicapées et de personnes âgées et des milieux de recherche et de la réadaptation;
- e) de mettre à jour le fascicule 5 du Guide d'aménagement durable des rues de Montréal sur les aménagements piétons universellement accessibles en y intégrant notamment des normes sur l'éclairage des intersections et la hauteur des végétaux dans les saillies de trottoirs;
- f) de développer des outils, des formations et des activités de transfert de connaissances;
- g) de produire un bilan annuel sur les travaux réalisés par l'équipe.

CONSIDÉRANT l'importance de rendre disponible en ligne toutes les connaissances sur l'accessibilité universelle des aménagements piétons développées par la Ville de Montréal;

CONSIDÉRANT que diverses mesures de sécurisation aux intersections sont répertoriées sur la [Carte des mesures de sécurisation aux intersections et sur les tronçons de rue de la Ville de Montréal](#) et que les bateaux pavés munis de plaques podotactiles et les feux sonores peuvent facilement être ajoutés à cette carte;

CONSIDÉRANT que l'application des normes et des bonnes pratiques contenues dans les guides d'aménagements ne sont pas toujours systématiquement appliquées dans les projets d'aménagement;

La Commission sur le transport et les travaux publics recommande :

R2 Que les guides d'aménagements et les bonnes pratiques en matière d'aménagements accessibles universellement soient diffusés aux arrondissements et aux diverses parties prenantes, tout en étant disponibles en ligne.

Surélévation des corridors de marche aux intersections et installation de plaques podotactiles

CONSIDÉRANT l'importance de multiplier et de systématiser l'implantation d'aménagements permettant de simplifier la traversée des rues;

CONSIDÉRANT les enjeux associés au drainage de l'eau aux intersections munies de bateaux pavés traditionnels;

CONSIDÉRANT que les corridors de marche surélevés ont fait leurs preuves en matière de sécurité dans d'autres villes et qu'ils commencent à être aménagés à Montréal;

CONSIDÉRANT que l'absence d'obstacles vis-à-vis des corridors de marche et aux coins de l'intersection facilite la traversée de la rue de manière sécuritaire et confortable pour l'ensemble de la population;

CONSIDÉRANT que l'absence de dénivellation entre le trottoir et la chaussée combinée à la présence de plaques podotactiles facilitent la traversée de la rue de manière sécuritaire et confortable pour l'ensemble de la population;

La Commission sur le transport et les travaux publics recommande :

R3 Que la Ville de Montréal préconise, lors des travaux d'aménagement et de réfection des intersections, la mise en place d'intersections surélevées, de passages piétons surélevés ou de trottoirs traversants, en s'assurant que ces aménagements respectent les normes et les meilleures pratiques en matière d'accessibilité universelle.

CONSIDÉRANT la nécessité des plaques podotactiles pour le déplacement sécuritaire des personnes aveugles ou malvoyantes;

La Commission sur le transport et les travaux publics recommande :

R4 Que l'installation de plaques podotactiles soit accélérée en priorisant les intersections des secteurs achalandés et celles où la demande le justifie.

Temps de traverse

CONSIDÉRANT que la réduction des longueurs des traverses est privilégiée pour diminuer le temps de la traversée, notamment par l'aménagement d'avancées de trottoir ou d'îlots de refuge pour passage piétons;

CONSIDÉRANT qu'un nombre important de personnes ayant pris part à la consultation souhaite que le temps alloué à la traversée de la rue aux intersections soit allongé;

CONSIDÉRANT que la vitesse de marche varie grandement d'un individu à l'autre selon ses capacités, son genre et son âge;

CONSIDÉRANT que les normes actuelles établissent la durée de traversée en fonction d'une vitesse de marche de 1.1 m/s ou de 1.0 m/s à proximité des écoles primaires et de garderies, ou en présence de brigadiers scolaires et de 0.9 m/s à proximité de résidences pour personnes âgées, de cliniques médicales et d'hôpitaux;

La Commission sur le transport et les travaux publics recommande :

R5 Que la Ville de Montréal évalue la possibilité d'augmenter le temps de traverse pour les piétons aux intersections à proximité des pôles générateurs de déplacements et aux grandes intersections tout en privilégiant une équité territoriale.

CONSIDÉRANT que les îlots de refuge pour piétons sont une mesure de protection, plus spécifiquement pour les personnes vulnérables particulièrement exposées lors de la traversée des rues;

R6 Que la Ville de Montréal privilégie l'aménagement d'îlots de refuge universellement accessibles aux intersections plus longues ou plus complexes à traverser.

Assurer la visibilité

CONSIDÉRANT l'importance d'avoir des intersections dont l'aménagement permet de maintenir de manière optimale la visibilité des piétons;

CONSIDÉRANT l'importance d'un environnement aisément perceptible, décodable et praticable pour les piétons;

CONSIDÉRANT que le premier plan d'action Vision Zéro 2019-2021 proposait la mise en place d'un programme de remplacement des plaques odonymiques pour une meilleure visibilité;

CONSIDÉRANT que la signalisation est un des enjeux prioritaires du plan d'action Vision Zéro 2022-2024;

CONSIDÉRANT l'importance de pouvoir comprendre et interpréter de manière rapide, juste, fiable et sans effort excessif les informations permettant de se repérer;

CONSIDÉRANT le besoin exprimé lors de la consultation d'une meilleure lisibilité des plaques odonymiques et de l'uniformisation de leur emplacement aux intersections;

CONSIDÉRANT que la conception et l'emplacement des plaques odonymiques ne sont pas aussi standardisés que d'autres éléments de la signalisation routière;

CONSIDÉRANT qu'une initiative avait été mise en place pour le déploiement de grandes plaques odonymiques sur le réseau artériel, mais que celle-ci a pris fin en 2022;

La Commission sur le transport et les travaux publics recommande :

R7 Que la Ville de Montréal, en collaboration avec les arrondissements, s'assure que les nouvelles plaques odonymiques installées soient plus visibles et lisibles.

Marquage au sol et entretien

CONSIDÉRANT la recommandation 7 formulée par la Commission sur le transport et les travaux publics lors de la consultation tenue en 2012 et 2013 sur la traversée de la rue demandant une évaluation des pratiques de marquage « pour augmenter la présence, la qualité et la durabilité du marquage dans le réseau routier municipal »;

CONSIDÉRANT la recommandation 5 formulée par la Commission sur le transport et les travaux publics lors de la consultation tenue en 2017 sur la cohabitation sécuritaire entre les usagers vulnérables et les véhicules lourds en milieu urbain souhaitant que des mesures soient prises pour une gestion optimale du marquage au sol;

CONSIDÉRANT que le Service de la planification stratégique et de la performance organisationnelle (SPSPO)¹ a commandé en 2019 une étude sur le balisage des pratiques de marquage dans le but d'améliorer la durabilité et la rentabilité de ses activités;

CONSIDÉRANT que de la recherche et du développement sont nécessaires pour trouver des solutions de marquage plus pérennes et écologiques;

La Commission sur le transport et les travaux publics recommande :

R8 Que les efforts en matière de recherche et de développement se poursuivent afin que le marquage au sol soit visible tout au long de l'année.

CONSIDÉRANT l'importance de maintenir des repères tactiles ou visuels lors de la traversée des rues;

CONSIDÉRANT les problèmes associés à l'usure et à l'entretien des bateaux pavés;

CONSIDÉRANT que lors de la consultation des personnes participantes ont soulevé des problématiques quant aux déplacements sans obstacles;

CONSIDÉRANT les dangers que posent les nids de poule dans les traverses piétonnes;

La Commission sur le transport et les travaux publics recommande :

R9 Que l'entretien, les réparations et le marquage des traverses piétonnes soient traités de façon prioritaire.

CONSIDÉRANT que l'escouade mobilité a pour mandat de veiller à la sécurité des déplacements de la population montréalaise;

La Commission sur le transport et les travaux publics recommande :

R10 Que de la formation soit donnée aux membres de l'escouade mobilité afin que l'accessibilité universelle fasse l'objet d'une surveillance accrue.

¹ Anciennement connu sous le nom de Service de performance organisationnelle (SPO).

Feux sonores

CONSIDÉRANT l'importance de développer une stratégie globale visant à la fois un meilleur déploiement des feux sonores et un entretien plus efficace de ceux-ci;

CONSIDÉRANT qu'au cours des dernières années d'autres villes canadiennes ont opté pour une planification stratégique d'implantation de feux sonores, dont Vancouver, Winnipeg, Toronto et Ottawa;

CONSIDÉRANT que l'implantation de feux sonores repose encore largement sur les demandes des personnes ayant une limitation visuelle;

CONSIDÉRANT le besoin exprimé d'une plus grande proactivité de la Ville de Montréal quant à l'installation de feux sonores;

CONSIDÉRANT le souhait exprimé par des personnes ayant pris part à la consultation de revoir les délais d'installation afin qu'ils soient plus courts;

CONSIDÉRANT que l'ajout standard de feux sonores se fait normalement en moins d'un an;

CONSIDÉRANT l'importance de réduire les délais entre le signalement d'un problème avec les feux sonores et sa résolution;

CONSIDÉRANT la complexité des équipements de feux sonores et les difficultés associées au signalement d'un dysfonctionnement;

CONSIDÉRANT le besoin de sensibilisation, d'information et de promotion des processus associés aux demandes d'installation, d'entretien et de réparation de feux sonores;

CONSIDÉRANT l'importance pour la Ville de Montréal d'avoir une meilleure vue d'ensemble sur l'état des demandes d'installation, d'entretien et de réparation de feux sonores;

La Commission sur le transport et les travaux publics recommande :

R11 Que la Ville de Montréal déploie, en collaboration avec les centres de réadaptation en déficience visuelle et les organismes montréalais de défense des droits des personnes ayant déficience visuelle, une stratégie d'implantation et d'entretien des feux sonores permettant :

- a) d'identifier des intersections où installer des feux sonores et de se fixer des cibles annuelles en termes d'installation;
- b) d'évaluer, lors de l'élaboration d'un projet d'aménagement de rue ou de piétonnisation, la pertinence d'installer des feux sonores et d'en prévoir l'implantation;
- c) de réduire au maximum les délais d'installation;
- d) d'instaurer un processus de demande et de suivi facilement accessible pour les personnes ayant fait des demandes d'installation ou de réparation de feux sonores;
- e) de se doter d'un outil accessible au public pour connaître l'état de fonctionnement des feux sonores en temps réel.

Partage de la rue et mobilité active

La mobilité active pour toutes et tous

CONSIDÉRANT l'importance pour l'ensemble de la population montréalaise de bénéficier d'aménagements favorisant la mobilité active;

CONSIDÉRANT l'importance de mesures de soutien et d'accompagnement à la mobilité active des personnes ayant des difficultés d'orientation spatiale et temporelle et le manque actuel de ressources à cet égard;

CONSIDÉRANT qu'il existe des outils de mobilité adaptés aux personnes handicapées, mais que le coût de ceux-ci limite à la fois leur accessibilité et leur utilisation;

CONSIDÉRANT que d'autres villes ont mis en place des programmes pour offrir des outils de mobilité adaptés;

La Commission sur le transport et les travaux publics recommande :

R12 Que la Ville de Montréal fasse la recension de bonnes pratiques favorisant la mobilité active des personnes âgées ou handicapées afin d'offrir à la population montréalaise de l'accompagnement et des outils de mobilité partagée adaptés.

Aménagements transitoires ou évolutifs, rues piétonnes et rues partagées

CONSIDÉRANT l'accélération d'aménagements tels que les rues piétonnes et les rues partagées pour accroître la place accordée aux piétons dans les rues de Montréal;

CONSIDÉRANT des problématiques de cohabitation sur les rues piétonnes ou partagées relevées lors de la consultation;

CONSIDÉRANT que des outils doivent être développés pour s'assurer que les aménagements temporaires, transitoires ou évolutifs tiennent compte de l'accessibilité universelle;

CONSIDÉRANT l'importance du maintien de l'accessibilité universelle dans les rues faisant l'objet d'une piétonisation temporaire, saisonnière ou permanente;

CONSIDÉRANT l'importance d'offrir des parcours accessibles pour accéder au réseau de transport collectif (entrées des stations de métro, arrêts d'autobus, débarcadères de transport adapté);

CONSIDÉRANT le besoin de normes exprimé lors de la consultation, notamment en ce qui concerne la signalisation, le mobilier urbain et le dégagement d'un corridor piéton sur les trottoirs en tout temps;

CONSIDÉRANT l'importance de diffuser les meilleures pratiques à la fois aux arrondissements et aux sociétés de développement commerciales;

La Commission sur le transport et les travaux publics recommande :

R13 Qu'un guide d'aménagement pour l'accessibilité des rues piétonnes soit développé en collaboration avec les milieux de la recherche, les centres de réadaptation et les organismes de défenses des droits des personnes handicapées et des personnes âgées.

CONSIDÉRANT le besoin de sensibilisation exprimé lors de la consultation quant au partage de la rue;

CONSIDÉRANT que les pistes cyclables peuvent maintenant être utilisées² par les personnes personnes utilisant des aides à la mobilité motorisées (AMM) et des fauteuils roulants, mais que cette possibilité a fait l'objet de peu de promotion et demeure relativement méconnue par la population montréalaise;

CONSIDÉRANT que le développement d'un réseau cyclable sécuritaire a le potentiel de favoriser la mobilité d'un nombre important de personnes handicapées et âgées;

La Commission sur le transport et les travaux publics recommande :

R14 Que la Ville de Montréal inclut des personnes âgées et des personnes handicapées dans ses annonces et campagnes de sensibilisation au partage de la rue et de promotion de la mobilité active, notamment en encourageant l'utilisation des pistes cyclables par les personnes utilisant des aides à la mobilité motorisées (AMM) et des fauteuils roulants.

Pistes cyclables

CONSIDÉRANT la volonté de la Ville de Montréal de continuer d'affirmer son leadership parmi les grandes villes cyclables et que la planification stratégique Vision vélo 2023-2027 accélérera le développement du réseau cyclable montréalais aux cours des prochaines années;

CONSIDÉRANT que les pistes cyclables bidirectionnelles compliquent grandement la traversée de la rue des personnes se déplaçant plus lentement ou ayant une limitation visuelle;

CONSIDÉRANT que les pistes cyclables unidirectionnelles sont plus confortables et sécuritaires et qu'elles facilitent la traversée de la rue;

CONSIDÉRANT la nécessité d'assurer l'accessibilité universelle des arrêts d'autobus et de faciliter l'opération du transport adapté à proximité des voies cyclables;

CONSIDÉRANT que les pistes cyclables doivent être aménagées en tenant compte des conflits potentiels entre différentes personnes utilisant la rue (automobilistes, cyclistes, piétons);

² À noter que l'utilisation des pistes cyclables par les personnes utilisant des aides à la mobilité motorisées (AMM) et des fauteuils roulants était encore interdite au moment de la consultation publique sur le partage du réseau cyclable montréalais de la Commission permanente sur le transport et les travaux publics en 2011.

La Commission sur le transport et les travaux publics recommande :

R15 Que des lignes directrices soient émises en matière d'accessibilité universelle pour les aménagements cyclables évolutifs, transitoires et permanents.

CONSIDÉRANT que le franchissement des pistes cyclables pour les personnes ayant une limitation visuelle constitue un obstacle important;

La Commission sur le transport et les travaux publics recommande :

R16 Que la Ville de Montréal installe des feux sonores aux intersections du réseau vélo express (REV) et de celles des voies et pistes cyclables présentes sur le réseau artériel.

Accessibilité universelle et travaux

CONSIDÉRANT que l'une des priorités de la charte des chantiers est de maintenir l'accessibilité du parcours piéton aux abords des chantiers;

CONSIDÉRANT que les exigences en matière d'accessibilité universelle sont contenues dans divers document techniques normalisés - groupe infrastructures (DTNI)³;

CONSIDÉRANT que l'escouade chantier a pour mandat de s'assurer que les exigences techniques de la Ville sont respectées;

La Commission sur le transport et les travaux publics recommande :

R17 Que l'escouade chantier, dans le volet surveillance associé à son mandat, s'assure que les normes d'accessibilité universelle soient respectées, particulièrement quant à la circulation des piétons aux abords des chantiers.

La Commission sur le transport et les travaux publics recommande :

R18 Que la Ville et les arrondissements fassent preuve d'exemplarité en matière d'accessibilité universelle lors de la réalisation de travaux sous leur responsabilité.

³ Notamment les DTNI-3A et DTNI-8A.

Saison hivernale

CONSIDÉRANT que le comité permanent sur le déneigement de la Ville de Montréal a pour mandat de cibler, de recommander et de mettre en place des actions afin d'améliorer la qualité du déneigement;

CONSIDÉRANT que la Politique sur le déneigement de la Ville de Montréal prend en compte l'accessibilité universelle;

CONSIDÉRANT l'importance de s'assurer que les besoins des personnes âgées et handicapées soient pris en compte dans les opérations de déblaiement, d'épandage et d'enlèvement de la neige;

La Commission sur le transport et les travaux publics recommande :

R19 Qu'une personne détenant une expertise en accessibilité universelle siège sur le comité permanent sur le déneigement de la Ville de Montréal.

CONSIDÉRANT que les nombreux obstacles et les dangers rencontrés en hiver par les piétons, particulièrement les personnes âgées et les personnes handicapées;

CONSIDÉRANT que la neige et les surfaces glacées peuvent ralentir la vitesse de déplacement des piétons et être un frein aux déplacements en transport actif;

CONSIDÉRANT le besoin exprimé d'améliorer l'entretien des trottoirs en hiver et de bien dégager à la fois les points d'accès au transport collectif et les débarcadères pour les personnes handicapées;

CONSIDÉRANT que de nombreux débarcadères pour personnes handicapées ne sont pas déneigés avant les opérations d'enlèvement de la neige;

CONSIDÉRANT les enjeux relevés concernant le déneigement des bateaux pavés;

CONSIDÉRANT l'importance de déneiger la zone entourant les poteaux munis de bouton d'appel de feux piétons et de feux sonores;

CONSIDÉRANT que la Politique de déneigement de la Ville de Montréal fixe les normes opérationnelles et le niveau de service minimal à atteindre selon le degré de priorité des rues;

La Commission sur le transport et les travaux publics recommande :

R20 Que les normes opérationnelles associées à la politique de déneigement et leur mise en oeuvre soient revues afin :

- a) que l'accessibilité universelle soit un axe prioritaire des normes en matière de déneigement;
- b) que les principes de l'accessibilité universelle, notamment le parcours sans obstacles, soient respectés lors des opérations de déblaiement, d'épandage et d'enlèvement de la neige;
- c) que les débarcadères d'école, les zones de stationnement et les débarcadères pour personnes à mobilité réduite soient convenablement dégagés pendant les opérations de déblaiement;
- d) que la zone entourant les poteaux munis de bouton d'appel de feux piétons et de feux sonores fasse l'objet d'une attention particulière lors des opérations de déblaiement et d'enlèvement de la neige;
- e) que de la formation soit donnée au personnel des travaux publics en arrondissement afin d'intégrer les principes de l'accessibilité universelle aux pratiques de déneigement.