

**PROCÈS-VERBAL** d'une assemblée publique de la Commission sur la mise en valeur du territoire, l'aménagement urbain et le transport collectif, tenue le jeudi 24 août 2006, à 19 h, à la salle du conseil de l'hôtel de ville, 275, rue Notre-Dame Est.

**SONT PRÉSENTS :** **Mme Manon Barbe**, présidente  
Mairesse de l'arrondissement de LaSalle

**Mme Noushig Eloyan**, vice-présidente  
Conseillère de ville de l'arrondissement d'Ahuntsic-Cartierville

**M. Richard Bergeron**,  
Conseiller de ville de l'arrondissement du Plateau-Mont-Royal

**Mme Carole Du Sault**,  
Conseillère de ville de l'arrondissement de Rosemont - La Petite-Patrie

**M. Pierre Mainville**,  
Conseiller d'arrondissement de Ville-Marie

**Mme Ginette Marotte**,  
Conseillère de ville de l'arrondissement de Verdun

**M. Alain Tassé**,  
Conseiller de ville de l'arrondissement de Verdun

**ABSENT :** **M. Christian G. Dubois**,  
Conseiller de ville de l'arrondissement de Pierrefonds-Roxboro

LE QUORUM EST ATTEINT.

**Sont aussi présents :** Du Service des infrastructures, transport et environnement : M. Marc Blanchet, directeur; M. Jean Bertrand, chef de la Division transport, M. Luc Couillard, conseiller en aménagement et M. Emmanuel Felipe, ingénieur.

**Assistance :** 15 personnes

\*\*\*\*\*

### ***Ouverture de la séance***

La présidente, Mme Barbe, déclare l'assemblée ouverte à 19 h 00 et souhaite la bienvenue à tous. Elle annonce la reprise des travaux là où la commission en était à l'ajournement de l'assemblée du 22 août. Tous ceux qui s'étaient alors inscrits et qui n'ont pas pu s'exprimer seront invités à tour de rôle à prendre la parole.

### **3. *Questions et interventions des citoyens sur le projet de Charte du piéton (suite)***

**M. Onowen Rose, Mont-Royal avenue verte**  
M. Rose est absent, mais il a déposé un mémoire.

**M. Christian Boulais**, directeur Rue pour tous

M. Boulais présente son organisme. Rue pour tous est un groupe informel de citoyens, né en 1992 au moment des consultations sur le premier *Plan d'urbanisme* de Montréal. Ses membres se préoccupent d'apaisement de la circulation par des mesures visant à adapter l'usage de la voiture à la ville pour améliorer l'environnement urbain et protéger les piétons et les cyclistes tout en favorisant ces modes de transport.

Selon M. Boulais, la Charte du piéton a beau proposer de limiter la vitesse à 40 km/h , si on se contente de changer les panneaux de signalisation, ça ne donnera aucun résultat. C'est le design de la rue qui conditionne la vitesse, d'où l'importance des mesures d'apaisement. Il faut réaménager les rues surtout dans les quartiers à forte densité, là où il y a le plus de piétons et de cyclistes. De

plus, la vitesse devrait être limitée, non pas à 40 km, mais à 30 km/h. D'autant plus qu'avec la marge de tolérance accordée, la limite de 40 km/h atteint facilement les 50 km/h.

M. Boulais souligne qu'en proposant de fixer la limite à 30 km/h, il ne s'agit pas d'une mesure arbitraire. Il réfère au rapport de la Direction de la santé publique qui a démontré qu'au delà de cette vitesse, la gravité des accidents s'amplifie dangereusement. Alors tant qu'à limiter la vitesse, autant opter au départ pour une limite à 30 km/h partout où il y a des piétons et des cyclistes, soit dans les zones habitées. Cela devrait s'inscrire, selon lui, dans le plan de transport.

Outre la vitesse, M. Boulais souligne deux autres problèmes à régler : le trafic sur les rues locales et le volume de la circulation. Il faut, soutient-il, canaliser le trafic hors des quartiers. D'ailleurs le projet de la rue Notre-Dame a ce mérite de prévoir la fermeture de rues pour canaliser le trafic en dehors du quartier Hochelaga-Maisonneuve. Enfin, il faut aussi réduire l'usage de la voiture. Cela ne peut se faire autrement que par une politique de gestion du stationnement.

M. Christian Boulais dépose un mémoire ainsi que le dépliant de son organisme

M. Tassé intervient pour relater une expérience qui s'est avérée concluante dans son arrondissement de Verdun. On a réussi à réduire la vitesse par une opération de marquage sur la chaussée et par l'installation de bacs à fleurs pour réduire la largeur du boulevard. Il demande à M. Boulais s'il considère que des mesures aussi simples répondent à ce qu'il entend par le réaménagement d'une rue. M. Boulais répond par l'affirmative en autant que ces mesures parviennent à réduire la vitesse.

**Mme Nicole Bélanger**, citoyenne  
Mme Bélanger est absente

**Mme Hélène Couture**, citoyenne  
Mme Couture est absente

**M. Jacques Larin**, Village Shaughnessy  
M. Larin est absent

**M. William Morris**, citoyen  
M. Morris est absent mais a fait parvenir un mémoire

**Mme Fernande Brown**, citoyenne

Mme Brown se dit surprise de découvrir qu'autant de gens se sont regroupés pour défendre les droits des piétons. Elle réalise avec soulagement qu'elle n'est pas seule. M. Brown veut faire valoir l'importance d'accroître la présence policière pour émettre des constats d'infraction. Elle soutient qu'on a beau aménager les rues, ça n'éliminera pas les fous de la vitesse qui ne prêtent aucunement attention aux piétons. Elle est d'avis que la seule façon de les contrôler et de les civiliser, c'est de leur faire payer le prix d'une contravention.

On nous dira qu'une présence accrue de policiers implique des coûts et qu'on n'a pas les budgets, mais, selon elle, c'est une question de priorités. Si on veut vraiment protéger les piétons, on s'en donne les moyens. Mme Brown rapporte le fait que sur les 146 policiers additionnels qui ont été embauchés, 3 seulement ont été affectés au quartier Côte-des-Neiges.

Elle souligne que la vitesse est souvent en cause dans les accidents ou encore l'inattention des automobilistes, ce qui rend les vieillards et les enfants particulièrement vulnérables.

Mme Barbe conclut de l'intervention de Mme Brown que celle-ci est favorable à une Charte du piéton. Elle ajoute que les nouveaux policiers, bien qu'ils ne soient que trois dans CDN, ils sont affectés exclusivement à la circulation, ce qui est déjà une amélioration.

M. Bergeron dit partager la vision de Mme Brown. Il est d'avis que l'on peut facilement observer une infraction à la minute en se demandant où sont les policiers. Toutefois, il exprime une réserve quant à la présence accrue des policiers, relatant des expériences très concluantes réalisées dans d'autres pays où l'on a plutôt opté pour les photos-radars automatiques. Ce qui serait très efficace et peu coûteux.

**M. Peter McQueen**, Association des résidents de CDN-NDG (remplace M. Alex Montagano)

M. McQueen présente l'Association des résidents de CDN-NDG comme un organisme regroupant des propriétaires, locataires et commerçants dont le but est d'améliorer la qualité de vie de leur communauté. Ils se préoccupent de questions reliées entre autres à la sécurité routière. Leur prise de position sur le projet de Charte du piéton reflète également le point de vue de leurs partenaires du Conseil régional de l'environnement de Montréal et du Comité d'action citoyenne de Rosemont – Petite-Patrie.

Ils appuient le projet, mais s'interrogent sur sa mise en œuvre. Bien qu'ils soient d'accord avec les mesures proposées, ils sont d'avis que la source du problème réside d'abord et avant tout dans le volume de la circulation qui ne cesse d'augmenter. Entre 1999 et 2003, le nombre de véhicules aurait augmenté de 10 % pendant que la population augmentait de 3%. Selon eux, on ne peut améliorer l'environnement des piétons à Montréal sans s'attaquer à ce problème. Il est essentiel de se donner des objectifs concrets pour réduire le nombre de véhicules et prendre les mesures qui s'imposent pour y arriver. Cela s'impose pour des raisons de santé, de sécurité, de qualité de vie et d'environnement. Mais pour en finir avec la suprématie de l'automobile personnelle, cela suppose un changement de culture.

En vue d'améliorer la qualité de vie des Montréalais et de faire en sorte que le projet de Charte du piéton devienne réalité, on propose une série de mesures, dont certaines sont à implanter dès maintenant et d'autres à moyen terme, soit d'ici quatre ans, ou à long terme, d'ici 8 à 12 ans.

À implanter dès maintenant :

- Refaire régulièrement le marquage de rues pour assurer sa visibilité en tout temps;
- Étendre la limite de vitesse de 40 km/h aux collectrices menant aux quartiers résidentiels;
- Limiter à 30 km/h la vitesse non seulement dans les rues résidentielles mais aussi dans les collectrices et artères passant à proximité des zones scolaires;
- Continuer d'accroître la présence policière dans les rues résidentielles.

À implanter dans les quatre années à venir :

- Généraliser l'application de mesures d'apaisement du trafic à travers tout le territoire de Montréal.
- Tester des mesures innovatrices d'apaisement de la circulation pour déterminer quelles sont les plus efficaces.
- Créer des zones résidentielles à l'abri du trafic.
- Travailler en collaboration avec le gouvernement du Québec pour améliorer les traverses de piétons.
- Faire du développement à échelle humaine en intégrant la mixité des fonctions dans les quartiers.
- Appliquer un nouveau standard de 2 mètres de largeur au moins aux trottoirs.
- Élargir les trottoirs aux intersections pour réduire le temps de traversée des piétons.
- Améliorer la signalisation pour assurer la priorité des piétons.
- Diminuer l'offre de stationnement pour encourager l'utilisation des transports collectifs et actifs.
- Retirer les véhicules utilitaires qui créent de la pollution, du bruit et qui représentent un véritable danger pour les piétons.
- Rendre les intersections plus sécuritaires.

À implanter d'ici huit à douze ans :

- Créer des couloirs piétonniers à travers Montréal.
- Recouvrir des sections de l'autoroute Décarie pour retisser l'espace piétonnier.

M. McQueen dépose un mémoire au nom de l'Association des résidents de CDN-NDG.

**Mme Dominique Decroix**, citoyenne

Mme. Decroix a apprécié l'intervention disant que le piéton est celui qui peut le mieux apprécier la beauté de sa ville. Cependant, elle considère que le piéton est exposé aux dangers, en particulier aux intersections. Selon elle, la vitesse des automobilistes est souvent en cause, ainsi que l'imprudence des cyclistes. Ces derniers circulent trop souvent sur les trottoirs, ce qui donne à penser qu'ils manquent de pistes cyclables. Et lorsque les pistes croisent des sentiers piétonniers,

dans les parcs par exemple, l'absence d'arrêt obligatoire oblige les piétons à laisser le passage au cycliste.

Mme Decroix signale, par ailleurs, les distances souvent très grandes entre deux intersections, obligeant le piéton à faire un long détour ou à prendre le risque de traverser entre deux intersections. Elle propose qu'il y ait des traverses protégées pour les piétons entre deux intersections.

À la question de Mme Marotte à savoir si les triporteurs posent problème, Mme Decroix répond qu'en effet, les pistes sont tellement achalandées qu'il faudrait prévoir les multiplier pour éviter les débordements sur l'espace piéton.

**M. Paul Bourque**, citoyen

M. Paul Bourque ferait du mot « sécuritaire » le mot clé de la Charte. Il précise que c'est une chose d'établir des normes et que c'en est une autre de les faire respecter. Après avoir fait une recherche sur les normes en vigueur à Montréal en matière de signalisation, il a constaté qu'il n'y avait pas de norme unique comme ailleurs en Amérique du Nord. Sur 308 intersections répertoriées, moins du 1/3 disposaient de feux pour piétons et il a relevé 23 types d'affichages différents. Et quand il y a un feu pour piétons, on raccourcit le temps qui leur est alloué pour traverser. Pour illustrer son propos, M. Bourque fait voir différents exemples d'intersections, entre autres.

Par ailleurs, M. Bourque se demande ce que l'on fait pour encourager l'utilisation des transports collectifs lorsqu'il n'y a même pas de débarcadère aux abords des stations de métro.

Il déplore le peu de contrôle de la vitesse en milieu urbain et la tolérance accordée aux automobilistes. Si l'on considère, dit-il, qu'on tolère jusqu'à 20 km de plus dans une zone limitée de 100 km, cela représente une marge de 20 %. Par contre, fait-il remarquer, une tolérance de 20 km de plus dans une zone de 50 signifie 40% de plus que la vitesse permise. C'est une incitation à la délinquance.

Enfin, il souligne l'importance d'une politique du stationnement, dont l'augmentation des tarifs, par exemple, deviendrait un incitatif à l'utilisation des transports en commun.

L'invitant à conclure en le remerciant de son intervention, Mme Barbe fait savoir qu'il existe la possibilité de créer dans chaque arrondissement un comité de circulation composé de spécialistes, de conseillers et de citoyens. Ce comité a un pouvoir de recommandation quant à la sécurité routière locale qui relève de la juridiction de l'arrondissement.

**M. Michel Dufresne**, Cardinal Hardy

M. Michel Dufresne est absent, mais il a déposé un mémoire

**M. Maxime Lalumière**, citoyen

M. Lalumière rapporte qu'il y a chaque jour à Montréal 5 accidents, soit 1800 par année. Il trouve surprenant qu'il n'y en ait pas davantage.

M. Lalumière déplore l'état de certains wagons de métro, une situation qui, selon lui, persiste depuis des années et qu'il considère comme un manque de respect envers les usagers. Il considère, par ailleurs, que les abribus, trop proches des coins de rues et souvent cachés par des panneaux publicitaires, sont une cause d'accident et il relate un cas où une personne aurait perdu la vie. Il déplore aussi l'éclairage inadéquat et le manque de visibilité, en citant l'exemple du métro Pie IX. Autant de facteurs qui mettent en péril la sécurité du piéton. Montréal doit assurer la sécurité avec la collaboration de l'arrondissement.

Il propose que l'on poursuive cette consultation et qu'on fasse le suivi nécessaire. Il propose également que l'on mette en place dans les institutions bancaires des boîtes à suggestions où les citoyens pourraient déposer des suggestions s'adressant à la ville et à leur arrondissement. En terminant, M. Lalumière offre son entière collaboration.

Mme Barbe conclut la séance en remerciant tous ceux qui ont participé : M. Jean Bertrand et son

équipe, du Service des infrastructures, transport et environnement, les membres de la commission, la secrétaire-recherchiste et le technicien du son.

**4. Questions et interventions des membres de la commission**

Les membres de la commission sont intervenus au fur et à mesure après chacune des présentations.

**5. Levée de l'assemblée**

L'assemblée est levée à 20 h 10.

Le

Manon Barbe  
Présidente

Danielle Dionne  
Secrétaire-recherchiste