

LA COMMISSION PERMANENTE DU CONSEIL MUNICIPAL
SUR LA MISE EN VALEUR DU TERRITOIRE, L'AMÉNAGEMENT URBAIN
ET LE TRANSPORT COLLECTIF

Étude du projet de Charte du piéton

Recommandations

CONSIDÉRANT que la Ville de Montréal reconnaît la primauté du piéton dans l'espace urbain en se dotant d'une Charte du piéton;

CONSIDÉRANT qu'un changement de culture s'impose pour assurer la primauté du piéton à Montréal;

CONSIDÉRANT que la Charte du piéton entend faire de Montréal une ville plus humaine et plus sécuritaire offrant une meilleure qualité de vie;

CONSIDÉRANT qu'un tel objectif passe par la réduction de la circulation automobile et de la vitesse;

CONSIDÉRANT que les Montréalais payent un prix excessif, en termes de santé et de qualité de vie, en raison de l'omniprésence de l'automobile;

CONSIDÉRANT la nécessité d'offrir un service amélioré de transport collectif afin de réduire l'utilisation de l'automobile;

CONSIDÉRANT la nécessité d'offrir des aménagements adéquats afin de favoriser un meilleur partage de l'espace public par l'ensemble des utilisateurs;

CONSIDÉRANT que les personnes handicapées ont des besoins particuliers en termes d'aménagement et de gestion de l'espace public;

CONSIDÉRANT que certaines des mesures visant à assurer la primauté du piéton font appel à d'autres niveaux de juridiction;

LA COMMISSION PERMANENTE DU CONSEIL MUNICIPAL SUR LA MISE EN VALEUR DU TERRITOIRE, L'AMÉNAGEMENT URBAIN ET LE TRANSPORT COLLECTIF RECOMMANDE :

R-1

Qu'un avis juridique soit demandé à la Direction du contentieux sur :

- la définition et l'emploi du mot *Charte* et les droits et obligations qui découlent d'une *Charte*;
- la justesse et la pertinence d'intituler le document présenté par le Service des infrastructures, transport et environnement, **Charte du piéton**;

R-2

Que l'on développe et applique différentes mesures réduisant la vitesse et le volume de la circulation automobile;

R-3

Que l'on impose des règlements plus sévères sur la circulation et le stationnement des camions qui ont un impact négatif sur les piétons;

R-4

Que le stationnement au centre-ville devienne de plus en plus contraignant, en réduisant progressivement le nombre de places de stationnement sur rue et en augmentant la tarification, et en faisant respecter le nombre de places autorisé dans les stationnements hors rue;

R-5

Que les automobilistes non-résidents se voient imposés un droit de passage (péage ou autre) pour entrer à Montréal;

R-6

Que la signalisation pour les piétons soit harmonisée de façon à éviter la confusion;

R-7

Que Montréal adopte des normes d'aménagement des rues, des trottoirs et des espaces publics qui encouragent la marche et assurent l'accessibilité universelle;

R-8

Que l'on accélère l'implantation des feux pour piétons comportant un signal sonore et un décompte numérique, en allouant le temps nécessaire pour traverser selon la largeur de la chaussée;

R-9

Que Montréal réalise, en partenariat avec le gouvernement du Québec, une campagne continue de sensibilisation et d'éducation aux droits et au respect des piétons;

R-10

Que le Service des infrastructures, transport et environnement présente à la commission un plan d'implantation des mesures qui seront retenues dans la Charte du piéton six mois après son adoption et que ces mesures ciblent prioritairement les zones scolaires, les abords des stations de métro et des parcs;

R-11

Que la ville se dote d'un plan directeur des déplacements piétonniers permettant entre autres de cibler des axes à privilégier dans la constitution d'un grand réseau de déplacements piétonniers;

R-12

Que les nouveaux pôles résidentiels prévoient des liens piétonniers vers le réseau de transport collectif;

R-13

Que l'on continue à développer le réseau piétonnier intérieur et qu'on le rende universellement accessible;

R-14

Que certaines rues soient réservées aux piétons de façon permanente ou occasionnelle.