

# RÉPONSE DU COMITÉ EXÉCUTIF AU RAPPORT DE LA COMMISSION PERMANENTE SUR LE TRANSPORT ET LES TRAVAUX PUBLICS, INTITULÉ LA TRAVERSÉE DES RUES : MESURES D'ACCESSIBILITÉ UNIVERSELLE ET MOBILITÉ ACTIVE RAPPORT ET RECOMMANDATIONS

La Commission permanente sur le transport et les travaux publics a initié des travaux visant à étudier les mesures d'accessibilité universelle lors de la traversée des rues et la mobilité active. Le document intitulé [La traversée des rues : mesures d'accessibilité universelle et mobilité active](#) Rapport et recommandations, déposé à la conclusion de ces travaux, a été déposé à la séance du conseil municipal du 12 juin 2023.

Le comité exécutif remercie les membres de la Commission permanente sur le transport et les travaux publics ainsi que les personnes entendues dans le cadre de ses travaux, pour la qualité de ce rapport et pour la pertinence des recommandations qui en découlent.

Dans les pages suivantes, le comité exécutif apporte une réponse à chacune des vingt (20) recommandations émises par la Commission.

## Table des matières

Aménagements et pratiques exemplaires.....	4
Recommandation 1 .....	4
Recommandation 2 .....	5
Surélévation des corridors de marche aux intersections et installation de plaques podotactiles.....	6
Recommandation 3 .....	6
Recommandation 4 .....	6
Temps de traverse.....	7
Recommandation 5 .....	7
Recommandation 6 .....	7
Assurer la visibilité .....	8
Recommandation 7 .....	8
Marquage au sol et entretien .....	9
Recommandation 8 .....	9
Recommandation 9 .....	9
Recommandation 10 .....	9
Feux sonores .....	10
Recommandation 11 .....	10
Partage de la rue et mobilité active.....	11
La mobilité active pour toutes et tous.....	11
Recommandation 12 .....	11
Aménagements transitoires ou évolutifs, rues piétonnes et rues partagées.....	12
Recommandation 13 .....	12

Recommandation 14 .....	12
Pistes cyclables .....	13
Recommandation 15 .....	13
Recommandation 16 .....	13
Accessibilité universelle et travaux.....	13
Recommandation 17 .....	13
Recommandation 18 .....	14
Saison hivernale .....	14
Recommandation 19 .....	14
Recommandation 20 .....	15

# Aménagements et pratiques exemplaires

## Recommandation 1

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.

**Service responsable :** Service de l'urbanisme et de la mobilité (SUM)

**Commentaires :** Le comité exécutif prend acte de la recommandation et informe les membres de la commission que :

- a) L'équipe des Pratiques d'aménagement des rues de la Division des stratégies de mobilité durable conseille les unités du SUM qui conçoivent des aménagements de rue en matière d'accessibilité universelle (AU). L'équipe répond également aux demandes occasionnelles des arrondissements.
- b) Le SUM prévoit identifier des mécanismes pour assurer la prise en compte de l'AU dans les processus de planification et de conception des rues qui relèvent de la responsabilité de la ville-centre.

- c) Les professionnels du SUM sont actifs dans les communautés de pratique en matière d'aménagement. En encourageant ses professionnels à participer à des congrès, des webinaires, des comités techniques, des tables de concertation ainsi que des visites de terrain, le SUM demeure à l'affût des meilleures pratiques locales, nationales et internationales.
- d) Le SUM développe de nouvelles lignes directrices en matière d'aménagement des rues en collaboration avec son Comité consultatif en accessibilité universelle (CCAU), avec des membres de plusieurs organismes et des professionnels des centres de réadaptation.
- e) Le *Fascicule 5* sera progressivement remplacé par de nouvelles fiches techniques et des guides d'aménagement publiés dans le [Répertoire des pratiques d'aménagement de la rue](#). Le [Fascicule 4 sur l'éclairage](#), qui est sous la responsabilité du Service des infrastructures du réseau routier (SIRR), a été mis à jour en 2024.
- f) Le SUM diffuse les connaissances en matière d'aménagement de rue universellement accessible via le [Répertoire des pratiques d'aménagement de la rue](#). L'AU est abordée systématiquement dans les fiches qui y sont publiées. Une [liste de vérification](#) a été créée afin d'assurer une meilleure prise en compte de l'AU dans les processus de conception. Une formation de base en AU dans les rues est offerte à l'ensemble du personnel du SUM sur une base annuelle.
- g) Le SUM produit déjà des bilans annuels de ses réalisations en accessibilité universelle dans le cadre du respect de la Ville de Montréal et de la Loi assurant l'exercice des droits des personnes handicapées en vue de leur intégration scolaire, professionnelle et sociale.

## Recommandation 2

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.

**Service responsable :** Service de l'urbanisme et de la mobilité (SUM)

**Commentaires :** Le comité exécutif informe la commission que les arrondissements et les parties prenantes ont accès au Répertoire des pratiques d'aménagement de la rue. Ce site rassemble des guides et des lignes directrices en matière d'aménagement des rues développées par le SUM. Celles-ci portent sur des :

- principes d'aménagement transversaux;

- stratégies d'aménagement pour des types spécifiques de rues;
- composantes de la rue;
- outils d'aide à la conception.

La Division des stratégies de mobilité durable organise la Table de mobilité, un lieu d'échanges entre le SUM et les gestionnaires et professionnels de la circulation en arrondissement. Les nouvelles lignes directrices publiées dans le Répertoire sont systématiquement présentées aux arrondissements dans le cadre des rencontres de la Table de mobilité.

Une liste de vérification en accessibilité universelle pour les projets d'aménagement des rues a été publiée en 2024.

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

### Recommandation 3

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.

**Services responsables** : Service de l'urbanisme et de la mobilité (SUM) et les arrondissements

**Commentaires** : Le comité exécutif mandate le SUM afin de développer des lignes directrices permettant de baliser la mise en place de ces aménagements afin d'outiller les différentes équipes au sein du SUM et des arrondissements. Le comité exécutif informe par ailleurs les membres de la commission qu'une fiche technique sur la conception de trottoirs traversants est en rédaction et sera publiée en 2025.

### Recommandation 4

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

**Services responsables** : Service de l'urbanisme et de la mobilité (SUM) et les arrondissements

**Commentaires :** Le comité exécutif informe la commission que des plaques podotactiles sont systématiquement installées dans le cadre de travaux de réaménagement qui comprennent la reconstruction des trottoirs aux intersections.

Par ailleurs, le comité exécutif informe les membres de la commission que les cadres de référence du Programme de sécurisation de piétons âgés (PSPA) et du Programme de sécurisation aux abords des écoles (PSAÉ) ont été modifiés de manière à favoriser le déploiement de plaques podotactiles avec d'autres mesures à des endroits pertinents.

## Temps de traverse

### Recommandation 5

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.

**Service responsable :** Service de l'urbanisme et de la mobilité (SUM)

**Commentaires :** Le comité exécutif informe les membres de la commission que la Ville procède à la mise à niveau de tous les feux de circulation sur son territoire. À terme, toutes les intersections seront équipées de feux pour piétons avec décompte numérique, et les temps de traverse seront ajustés selon le guide piéton. Ces temps de traverse sont calculés en fonction des vitesses de marche adaptées à l'environnement. Des vitesses plus lentes, offrant des temps de traverse plus longs, sont utilisées à proximité des :

- résidences pour personnes âgées, cliniques médicales et hôpitaux;
- écoles primaires, centres de la petite enfance (CPE) ou garderies privées (à la demande de l'arrondissement).

Les vitesses de marche utilisées par la Ville se situent au bas de la fourchette recommandée par les normes.

### Recommandation 6

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

**Service responsable :** Service de l'urbanisme et de la mobilité (SUM)

**Commentaires :** Le comité exécutif informe les membres de la commission que le SUM publiera en 2025 une fiche comprenant des lignes directrices sur l'aménagement des îlots refuges. Celle-ci caractérisera les lieux propices à l'implantation de cette mesure et proposera des balises pour sa conception.

Le comité exécutif rappelle que les îlots refuges sont admissibles à un financement par le PSAÉ et par le PSPA.

## Assurer la visibilité

### Recommandation 7

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

**Services responsables :** Service de l'urbanisme et de la mobilité (SUM) et Service des infrastructures du réseau routier (SIRR)

**Commentaires :** En raison de leur poids et de leur prise au vent significative, les grandes plaques odonymiques nécessitent des vérifications de la capacité structurelle des fûts sur lesquels elles doivent être installées. Le remplacement des fûts et de leurs bases, si nécessaire, peut rendre l'installation de ces grandes plaques très coûteuse. Le comité exécutif mandate le SIRR et le SUM afin de :

- déterminer les dimensions maximales des plaques que peuvent supporter les fûts déjà présents dans la rue afin d'éviter de devoir les remplacer;
- implanter des bases et des fûts ayant une capacité structurelle adéquate pour pouvoir y attacher des grandes plaques odonymiques lors des travaux de réaménagement sur le réseau artériel.



## Marquage au sol et entretien

### Recommandation 8

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.

**Service responsable :** Direction de l'entretien de l'éclairage, de la signalisation et du marquage de la chaussée (EESMC)

**Commentaires :** Le comité exécutif informe la commission que la Direction de l'entretien de l'éclairage, de la signalisation et du marquage de la chaussée (EESM) utilise les produits de peinture qui respectent les normes du ministère des Transports et de la Mobilité durable du Québec. Ce sont des produits à faible émission de composés organiques volatils (COV) et leur durée de vie est moins longue que des produits utilisés par le passé.

### Recommandation 9

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

**Services responsables :** Direction de l'entretien de l'éclairage, de la signalisation et du marquage de la chaussée et arrondissements non-desservis par la Direction de l'entretien de l'éclairage, de la signalisation et du marquage de la chaussée (EESMC)

**Commentaires :** Les opérations de marquage réalisées par la Direction de l'entretien de l'éclairage, de la signalisation et du marquage de la chaussée, visant à sécuriser les intersections et les usagers les plus vulnérables, sont déjà prioritaires dans les 14 arrondissements desservis. Les passages écoliers, les passages piétons, les lignes d'arrêt et les pistes cyclables sont réalisés en début de saison, avec pour objectif de les terminer avant le 15 juillet de chaque année.

Le comité exécutif invite par ailleurs l'ensemble des arrondissements à mettre en œuvre cette recommandation.

### Recommandation 10

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

**Service responsable :** Service de la concertation des arrondissements et de l'expérience citoyenne (SCAEC)

**Commentaires :** Le comité exécutif rappelle aux membres de la commission que le mandat de l'Escouade mobilité est d'encadrer les entraves du domaine public causées par les permis d'occupation octroyés dans le cadre des chantiers de construction. Bien que le territoire couvert par l'escouade se limite exclusivement aux axes importants de mobilité de la Ville, l'escouade sera sensibilisée aux enjeux d'accessibilité universelle afin qu'elle fasse l'objet d'une surveillance accrue lorsqu'exigé au permis d'occupation. Par ailleurs, il est à noter que les actions de l'Agence de mobilité durable de Montréal en termes de respect de la réglementation du stationnement ont un impact important sur les usagers vulnérables, en garantissant la disponibilité des infrastructures réservées, comme les débarcadères pour personnes à mobilité réduite, les voies réservées pour autobus ou les pistes cyclables.

## Feux sonores

### Recommandation 11

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.

**Service responsable :** Service de l'urbanisme et de la mobilité (SUM)

**Commentaires :** Le comité exécutif informe les membres de la commission que :

- a) Cette recommandation n'est pas retenue, car il est impossible de s'engager à une cible annuelle précisant le nombre de feux sonores à installer. Les objectifs se concentrent plutôt sur le délai entre la réception d'une demande d'un centre de réadaptation et l'installation du signal sonore sur le terrain.
- b) L'évaluation des besoins en feux sonores est déjà effectuée pour les projets d'aménagement du SUM en consultation avec le CCAU. Cette évaluation sera étendue à tous les projets d'aménagement menés par le SUM, en intégrant une procédure d'AU à toutes les étapes, de la planification à la réalisation.
- c) Le délai d'installation varie selon l'envergure des travaux à réaliser. Une analyse est toujours effectuée pour minimiser les délais d'intervention. Dans la majorité des cas, des travaux civils sont nécessaires.
- d) Une veille du marché ainsi qu'une revue de la littérature est en cours avec l'Institut Nazareth et Louis-Braille afin de qualifier des produits fiables, robustes et monitorés.
- e) Dans le cadre du projet Centre de gestion de la mobilité urbaine (CGMU) 2.0, la Ville souhaite implanter un hub de données pour connecter et acquérir les données de tous les systèmes, y compris les systèmes sonores. Ces données pourraient être accessibles via le portail des données ouvertes.

## Partage de la rue et mobilité active

### La mobilité active pour toutes et tous

#### Recommandation 12

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.

**Services responsables :** Service de l'urbanisme et de la mobilité et arrondissements (SUM)

**Commentaires :** Le comité exécutif mandate le SUN et le Service de la diversité et de l'inclusion sociale à analyser la faisabilité de cette recommandation.

## Aménagements transitoires ou évolutifs, rues piétonnes et rues partagées

### Recommandation 13

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.

**Service responsable :** Service de l'urbanisme et de la mobilité (SUM)

**Commentaires :** Une fiche sur les rues piétonnes est désormais disponible dans le [Répertoire des pratiques d'aménagement de la rue](#). Des lignes directrices sur l'accessibilité universelle y sont incluses. Cette fiche a été élaborée en collaboration avec le CCAU, qui regroupe des représentants des centres de réadaptation ainsi que des organismes de défense des droits des personnes handicapées et des personnes âgées.

### Recommandation 14

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.

**Service responsable :** Service des ressources humaines et des communications (SRHC)

**Commentaires :** Le Service des ressources humaines et des communications s'engage à mettre en place une stratégie ciblant les personnes âgées et à mobilité réduite dans ses annonces et ses campagnes de sensibilisation au partage de la rue.

Le comité exécutif invite également le Service de police de la Ville de Montréal (SPVM) à intensifier la promotion de la priorité piétonne et la cohabitation entre les différents usagers du réseau, y compris les personnes utilisant des aides à la mobilité motorisée (AMM) et des fauteuils roulants, dans ses communications.

## Pistes cyclables

### Recommandation 15

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

**Service responsable :** Service de l'urbanisme et de la mobilité (SUM)

**Commentaires :** Le SUM élabore actuellement des lignes directrices pour l'aménagement de pistes cyclables sur rue, notamment des pistes cyclables protégées. Ces lignes directrices couvrent la conception des pistes cyclables transitoires et permanentes. De plus, une fiche sur la conception de débarcadères accessibles le long des pistes cyclables est en cours de développement. La publication de ces deux documents est prévue pour 2025.

### Recommandation 16

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.

**Service responsable :** Service de l'urbanisme et de la mobilité (SUM)

**Commentaires :** Voir la réponse à la recommandation 11.

## Accessibilité universelle et travaux

### Recommandation 17

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.

**Service responsable :** Service des infrastructures du réseau routier (SIRR)

**Commentaires :** L'équipe chargée de la réalisation des travaux effectue plusieurs centaines d'audits de chantiers chaque année, et l'AU, conformément à l'engagement de la Charte montréalaise des chantiers, est évaluée lors de chaque visite. Le SIRR surveille l'évolution de la Charte et traite les situations problématiques en conséquence. Afin de veiller à la sécurité des usagers plus vulnérables, incluant les personnes à mobilité réduite, le comité exécutif mandate le SIRR afin de bonifier la Charte montréalaise des chantiers pour assurer une meilleure implantation des détours aux abords des chantiers, en collaboration avec les arrondissements.

### Recommandation 18

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

**Service responsable :** Service des infrastructures du réseau routier (SIRR)

**Commentaires :** Le premier levier de la Charte montréalaise des chantiers met l'accent sur l'accessibilité, la sécurité et la mobilité. Ainsi, les engagements pour atteindre ces objectifs sont clairs, et le SIRR a mis en place une série de mesures dans ses devis de travaux et de maintien de la circulation pour être exemplaire en la matière. De plus, le SIRR s'efforce de faire en sorte que toutes les autres unités d'affaires de la Ville, responsables de chantiers, adhèrent à cette charte. En complément, l'Escouade mobilité, dont l'un des objectifs est d'assurer la mobilité et la sécurité de tous les déplacements, peut intervenir rapidement en cas de non-conformité d'une entrave.

## Saison hivernale

### Recommandation 19

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

**Service responsable :** Service de la concertation des arrondissements et de l'expérience citoyenne (SCAEC)

**Commentaire :** Le comité exécutif informe la commission qu'un professionnel du SUM, chargé de l'accessibilité universelle dans les rues, a été intégré à ce comité.

## Recommandation 20

Que les normes opérationnelles associées à la politique de déneigement et leur mise en œuvre 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 obstacle, 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.

**Service responsable :** Service de la concertation des arrondissements et de l'expérience citoyenne (SCAEC)

**Commentaire :** Concernant les recommandations a, b et c, le comité exécutif rappelle que les arrondissements ont la responsabilité d'effectuer l'ensemble des travaux de déneigement ainsi que la surveillance tant pour les contrats que pour les activités réalisées en régie. Toutefois, concernant les débarcadères pour personnes à mobilité réduite, le SCAEC est responsable de l'ensemble des activités de déblaiement sur le territoire de la Ville via un contrat spécifique de déblaiement des débarcadères.

Concernant la recommandation d, le comité exécutif confirme que les normes prévoient le dégagement complet des poteaux lors des opérations de déblaiement.

En réponse à la recommandation e, une formation sur l'entretien en déneigement des infrastructures pour personnes à mobilité réduite est en cours de réalisation par l'équipe de formation du SCAEC, notamment en lien avec le dégagement des poteaux munis de boutons d'appel, des débarcadères et le dégagement des intersections. Elle sera diffusée à l'ensemble des équipes en arrondissement et à l'ensemble du personnel œuvrant dans les contrats de déneigement.