

**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 mardi 13 juin 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

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

**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

LE QUORUM EST ATTEINT.

**Sont aussi présents :** M. André Lavallée, membre du comité exécutif et responsable du transport et de l'aménagement urbain.

Du Service des infrastructures, transport et environnement : M. Marc Blanchet, directeur; M. Jean Bertrand, chef de division et M. François Major, conseiller en aménagement, tous deux de la Division transport.

Du Service de la mise en valeur du territoire et du patrimoine, Division du développement urbain : M. Pierre Sainte-Marie, chef de division, Mme Lise Bernier, chargée de projet, M. Érik Provost, conseiller en planification, M. Martin Roy, conseiller en aménagement; et de Division du développement de l'habitation : M. Daniel Legault, conseiller en aménagement.

**Assistance :** 25 personnes

\*\*\*\*\*

## **1. Ouverture de la séance**

La présidente, Mme Barbe, déclare l'assemblée ouverte à 19h00. Elle souhaite la bienvenue et invite les membres de la commission à se présenter.

Mme Barbe fait le point sur les travaux de la commission qui amorce le processus de consultation sur le projet de Charte du piéton de Montréal et complète l'étude du Bilan 2005-2006 de la mise en œuvre du Plan d'urbanisme de Montréal par l'adoption de ses recommandations.

Elle rappelle que le bilan fait l'objet, chaque année, d'une étude publique. La Commission a déjà entendu les différents points de vue des citoyens et organismes sur le bilan 2005-2006 lors d'une première assemblée publique, le 16 mai dernier, et après analyse, adopte ses recommandations. Celles-ci visent à dégager des priorités pour l'année en cours, à donner des orientations quant aux choix budgétaires de l'Administration et à raffiner cet outil de suivi qu'est le Bilan de la mise en œuvre du Plan d'urbanisme. Les recommandations seront déposées auprès du conseil municipal.

Quant au projet de Charte du piéton, Mme Barbe précise qu'il constitue l'un des outils du Plan de transport. Le projet de Charte reconnaît la primauté du piéton dans la ville et réaffirme la nécessité d'adopter des comportements sécuritaires.

## **2. Lecture et adoption de l'ordre du jour**

Sur une proposition de M. Tassé, appuyée par M. Dubois, l'ordre du jour est adopté.

ADOPTÉE À L'UNANIMITÉ

## **3. Le bilan 2005-2006 de la mise en œuvre du Plan d'urbanisme de Montréal : adoption des recommandations.**

Mme Barbe fait la lecture des considérants :

*Considérant que la commission permanente du conseil municipal sur la mise en valeur du territoire, l'aménagement urbain et le transport collectif a pour mandat d'assurer un suivi de la mise en œuvre du Plan d'urbanisme à l'aide d'un bilan annuel ;*

*Considérant que pour être crédible et maintenir un lien de confiance entre l'administration municipale et la communauté, ce bilan annuel doit permettre au lecteur de constater une continuité, d'une année à l'autre, par rapport aux actions qui y sont proposées ;*

*Considérant que les bilans annuels à venir devront chercher à faire la démonstration de l'apport du Plan d'urbanisme aux diverses politiques de la Ville sans se substituer aux bilans devant déjà être produits pour lesdites politiques ;*

*La commission adresse au conseil municipal les recommandations suivantes.*

Puis, à tour de rôle, les membres de la commission font la lecture des recommandations et en proposent l'adoption.

### **Politiques et stratégies**

Proposées par M. Bergeron et appuyées par M. Tassé :

#### **R-1**

*Que le Service de la mise en valeur du territoire et du patrimoine soit mandaté pour poursuivre la coordination avec l'ensemble des services municipaux pour faire en sorte que les bilans annuels des diverses stratégies et politiques de la Ville soient déposés dès le mois de janvier et intégrés au bilan annuel de la mise en œuvre du Plan d'urbanisme et ce, de façon à présenter une information complète et à favoriser la cohésion dans les actions de la Ville ;*

#### **R-2**

*Que des représentations soient faites auprès des gouvernements du Québec et du Canada pour obtenir un programme récurrent nécessaire à la mise en œuvre de la Stratégie de revitalisation urbaine intégrée ;*

Proposées par M. Tassé et appuyées par M. Mainville :

#### **R-3**

*Qu'une attention particulière soit portée à la mise en œuvre de la Politique de protection et de mise en valeur des milieux naturels ;*

#### **R-4**

*Que des représentations soient faites auprès du gouvernement du Québec afin de mettre en place un programme pour la sauvegarde du patrimoine religieux et qu'une entente cadre avec ledit gouvernement (incluant un programme de subvention) soit élaborée pour la mise à niveau ou la transformation des bâtiments ;*

### **Programmes et immobilisations**

Proposées par M. Mainville et appuyées par Mme Marotte :

#### **R-5**

*Que l'Administration mette en place des mécanismes pour assurer la cohérence entre les interventions de mise en œuvre du Plan d'urbanisme et l'élaboration du Programme triennal d'immobilisations (PTI). À cet effet, que le Service des finances présente, dans le cadre de l'exercice des prévisions budgétaires, une ventilation du PTI permettant de connaître les coûts totaux de chacun des projets issus du Plan d'urbanisme ;*

#### **R-6**

*Qu'une attention particulière soit portée à l'inclusion de logements sociaux et abordables dans les nouveaux projets résidentiels et que l'on évalue des incitatifs financiers visant à atteindre une meilleure répartition dans l'ensemble du territoire ;*

Proposées par Mme Marotte et appuyées par Mme Eloyan :

#### **R-7**

*Que le Service de la mise en valeur du territoire et du patrimoine soit mandaté pour élaborer un plan d'action visant à freiner l'étalement urbain. Que ce plan soit intégré au bilan 2006-2007 de la mise en œuvre du Plan d'urbanisme de Montréal.*

#### **R-8**

*Que des représentations soient faites auprès des gouvernements du Québec et du Canada afin de répondre aux besoins criants du transport collectif et afin d'encourager le transport actif ;*

Proposées par Mme Eloyan et appuyées par M. Dubois :

#### **R-9**

*Que des représentations soient faites auprès des gouvernements du Québec et du Canada pour obtenir la reconduction avec bonifications du programme de réhabilitation des sols contaminés ;*

#### **R-10**

*Que l'Administration mette en œuvre des mesures innovatrices, comme l'aménagement de toits verts et le reverdissement du sol, afin de résoudre le problème des îlots de chaleur. Que ces mesures bénéficient du soutien des gouvernements du Québec et du Canada dans le cadre des efforts concertés conformément au Protocole de Kyoto ;*

Proposées par M. Dubois et appuyées par Mme Du Sault :

#### **R-11**

*Que l'Administration ne permette pas l'enfouissement de déchets putrescibles dans la carrière Francon.*

### **Cadre réglementaire**

#### **R-12**

*Qu'une liste des dérogations majeures au Plan d'urbanisme accordées par le Conseil municipal soit intégrée au bilan annuel de sa mise en œuvre ;*

Proposées par Mme Du Sault et appuyées par M. Bergeron :

### **Indicateurs de suivi**

#### **R-13**

*Que le bilan annuel de la mise en œuvre du Plan d'urbanisme repose à l'avenir sur une série d'indicateurs qui permettent de quantifier l'atteinte d'objectifs ciblés avec précision, par exemple : bilan migratoire interrégional comme indicateur de l'étalement urbain, taux d'inoccupation des logements locatifs, transformation de logements locatifs en condos, densification aux abords des infrastructures de transport collectif, mesures reliées aux îlots de chaleur, indice d'émission de gaz à effet de serre par le biais de la consommation de carburant. Ces indicateurs permettront d'évaluer*

*les moyens mis en œuvre pour retenir et attirer des résidents à Montréal.*

Les recommandations sont adoptées à l'unanimité.

Mme Barbe invite M Lavallée, qui parraine le projet de Charte du piéton au comité exécutif, à adresser quelques mots à l'assemblée.

M. Lavallée souligne la présence de M. Blanchet, directeur du transport, de la planification et des grands projets au Service des infrastructures, transport et environnement.

Il se dit heureux de présenter le projet qui sera bonifié avec la participation des citoyens. Il s'agit d'un chapitre important du futur Plan de transport qui mise sur les caractéristiques de Montréal, ville moderne à échelle humaine. On veut renforcer ce qui fait la qualité de vie à Montréal, en redonnant au piéton la place qui lui revient et en favorisant le transport actif et collectif. C'est un choix à faire collectivement, un choix avantageux à plusieurs égards.

La Charte veut faire plus de place aux piétons et pour cela, il faut rappeler les règles de base et développer de nouvelles façons de faire. La Charte qui sera adoptée par la Ville énoncera les principes directeurs, mais ce sera aux arrondissements à se doter d'un plan d'action pour la mise en œuvre.

M. Lavallée a évoqué quelques-unes des mesures qui peuvent être envisagées. Certaines demanderont des investissements (installation de feux à décompte numérique et de contrôleurs électroniques); d'autres demandent du courage (réduction des limites de vitesse à 40 km/l'heure, interdiction du cellulaire au volant); et d'autres encore exigeront d'agir (répression auprès des contrevenants, création d'un bureau de la sécurité routière). Il y a plusieurs façons de faire pour rendre Montréal plus sécuritaire et pour encourager les déplacements à pied, de conclure M. Lavallée avant de passer la parole M. Marc Blanchet, directeur du Service, pour la présentation du projet de Charte.

#### **4.1 Présentation du projet de Charte du piéton par le Service des infrastructures, du transport et de l'environnement**

La présentation dresse un portrait sommaire de la marche et des accidents impliquant des piétons, dégage certains constats en ce qui concerne la prévention des risques, donne quelques exemples de ce qui se fait ailleurs et enfin, énonce les grandes lignes du projet de Charte du piéton.

##### **Portrait sommaire de la marche**

Des données indiquent clairement que la marche a perdu du terrain au profit de l'automobile:

- La part modale de la marche est en moyenne de 12,4% (PPAM);
- La marche comme mode de déplacement principal chez les moins de 17 ans est passée de 52% en 1993 à 45% en 2003 (moins de 2 kilomètres);
- Les déplacements effectués à pied et à vélo vers l'école atteignent 40%, un pourcentage qui diminue continuellement;
- Le développement des quartiers périphériques à faible densité, éloignés des pôles d'emploi et essentiellement structurés en fonction de l'automobile, explique en partie la baisse marquée de la marche.

##### **Quelques constats**

- C'est dans les quartiers centraux que l'on marche le plus;
- C'est dans les quartiers centraux qu'il y a le plus d'accidents, bien qu'il y ait une grande dispersion sur le territoire;
- Entre 1999 et 2003 : 121 piétons sont décédés et 8 791 piétons ont été blessés;
- Les accidents impliquant des piétons sur le réseau municipal arrivent en grande majorité aux intersections (63%).
- Les piétons sont vulnérables et, avec le vieillissement de la population, le nombre des piétons victimes d'un accident pourrait augmenter si leur mobilité n'est pas mieux encadrée;
- La correction des points noirs (intersections et traverses) est importante mais insuffisante pour réduire de façon significative le nombre de victimes sur le territoire;

- Le leadership de la Ville doit être renforcé pour augmenter la sécurité routière et coordonner les efforts de l'ensemble des acteurs.

### **Quelques exemples de ce qui se fait ailleurs**

Quelques villes, régions et pays se sont données des chartes du piéton, entre autres : Toronto, Lyon, Boston, l'Île-de-France et la Suisse.

Parmi les objectifs poursuivis, on mentionne :

- Favoriser la marche comme mode de déplacement privilégié grâce à un meilleur partage de la voirie;
- Accentuer le rôle de la marche sur le plan de l'intermodalité avec le transport en commun;
- Revoir la place de l'automobile et en promouvoir un usage plus rationnel;
- Améliorer le bilan de santé publique de la collectivité.

### **Le projet de Charte du piéton de Montréal**

Le projet de Charte comporte six parties : la déclaration, le contexte, la portée et le suivi, les objectifs, les champs d'application, le programmation et mise en œuvre

#### ***La Déclaration***

*Par le biais de la Charte du piéton, la ville de Montréal :*

- vient reconnaître la primauté du piéton dans le système de transport;
- affirme la nécessité, pour le piéton, d'adopter des comportements sécuritaires en respectant notamment le CSR;
- compte accorder toute la place nécessaire à la pratique sécuritaire et conviviale de la marche;
- s'attaque à un problème de plus en plus préoccupant en matière de santé publique, la sédentarité;
- veut également diminuer les divers impacts liés à l'usage croissant des véhicules motorisés dans les milieux de vie;
- souhaite que la marche redevienne un mode de transport choisi plutôt qu'un mode subi.

*La Charte du piéton contribuera à :*

- orienter les actions de la Ville en faveur de l'amélioration des conditions de déplacement des piétons;
- considérer l'apport économique des piétons en aménageant différemment l'emprise publique;
- veiller à ce que la rue redevienne un lieu de rencontres et d'échanges.

#### ***Le contexte***

Le projet de Charte est complémentaire aux principes énoncés dans des documents stratégiques tels que le *Plan de transport* et le *Plan d'urbanisme*.

Le *Plan de transport* préconise notamment la réduction de la dépendance à l'automobile en misant sur un usage accru des transports actifs et collectifs et en améliorant les conditions de pratique de la marche.

Quant au *Plan d'urbanisme*, il vise à valoriser, par l'aménagement de l'espace public, les déplacements piétonniers (largeur des chaussées, présence de trottoirs, éclairage, signalisation des traversées, mobilier urbain et plantations appropriées) et à les rendre plus sécuritaires.

#### ***La portée et le suivi***

La Ville entend soutenir les objectifs de la Charte du piéton sur l'ensemble de son territoire et la faire adopter par le conseil d'agglomération, afin qu'elle s'applique à l'échelle de l'île.

Elle entend mettre sur pied un comité de suivi composé du membre du comité exécutif responsable du dossier, d'élus, de fonctionnaires, de représentants des milieux associatifs et de citoyens pour assurer le respect des principes contenus dans la Charte.

### **Les objectifs**

Les objectifs sont les suivants :

- Offrir des conditions optimales de déplacements en termes de temps, de confort et de sécurité;
- Soutenir l'économie montréalaise;
- Intégrer harmonieusement les réseaux de transport à l'espace urbain et contribuer à sa structuration;
- Améliorer la qualité de vie des citoyens, notamment dans les domaines de la santé et de la sécurité;
- Améliorer la qualité de l'environnement;
- Gérer de façon responsable, efficace et équitable.

### **Les champs d'application**

Les champs d'application de la Charte touchent :

- la planification et l'aménagement des milieux de vie;
- l'entretien, le déneigement et le déglçage des trottoirs ;
- la sécurité active et passive ;
- et la sensibilisation et l'information des usagers.

### **La programmation et la mise en œuvre**

On prévoit déjà une liste d'actions à entreprendre immédiatement :

- l'adoption de la Charte du piéton par le conseil municipal, le conseil d'agglomération et les arrondissements;
- l'élaboration d'un plan d'action et de mise en œuvre de la Charte par tous les arrondissements et les villes reconstituées;
- la diminution de la vitesse maximale à 40 km/h sur l'ensemble des rues locales et collectrices;
- le déploiement de mesures favorables aux piétons aux abords des stations de métro, des gares de trains de banlieue et des points d'embarquement majeurs au réseau de transport en commun ;
- l'identification d'axes privilégiés pour le piéton au centre-ville, pouvant conduire à la piétonisation de certains tronçons de rues;
- l'élaboration d'un Guide des mesures de modération de la circulation, d'un Guide d'aménagement routier ainsi que d'un Guide d'aménagement pour le transport en commun, favorables aux piétons et de normes applicables par la Ville;
- la mise en œuvre du Plan d'action en matière d'accessibilité universelle;
- l'organisation de campagnes de sensibilisation au partage de la rue et au respect du Code de sécurité routière par le piéton et l'automobiliste, en étroite collaboration avec les partenaires de la Ville;
- la mise sur pied d'un Bureau de la sécurité routière;
- l'identification et la promotion des meilleures pratiques par divers moyens, incluant le site internet de la Ville.

## **4.2 Période de questions et commentaires des citoyens**

**M. Daniel Mallette** demande si la limite de vitesse à 40 km/h s'applique à toutes artères. Il est particulièrement préoccupé par la rue Notre-Dame dans l'est où la piste cyclable longe la rue où camions et voitures roulent à 80 km/h. **M. François Major** précise que la limite à 40 km/h ne

s'appliquerait pas aux grandes artères, mais qu'il y a néanmoins une volonté de réduire la vitesse, notamment sur Notre-Dame où l'on envisage ramener la vitesse de 70 à 60 km/h. De plus la piste cyclable sera réaménagée de façon plus sécuritaire.

**M. Riley Star** demande s'il y aura aussi, au-delà des limites de vitesse, des aménagements qui vont contribuer à réduire la vitesse. M. Blanchet répond par l'affirmative en soulignant que la réduction de la vitesse et la sécurité routière font appel non seulement à la réglementation mais aussi aux travaux d'ingénierie. Il donne comme exemple l'élargissement des trottoirs aux carrefours, le marquage aux traverses de piétons et les dos d'âne.

**M. André Cardinal** soulève le problème du déneigement, en particulier sur des trottoirs trop étroits qui ne permettent pas le passage de la chenillette, ce qui peut provoquer des chutes et causer des blessures. Il prétend que les arrondissements, qui sont responsables du déneigement, invoquent un manque d'argent. Il demande à la commission de se pencher sur ce problème en interpellant les élus dans les arrondissements. Mme Barbe se dit réceptive mais invite M. Cardinal à se présenter à son conseil d'arrondissement puisqu'il s'agit d'une compétence d'arrondissement.

**M. Paul Bourque** accueille favorablement cette volonté d'investir dans la sécurité routière.

**M. Poulin**, de Destination centre-ville, félicite la Ville de s'intéresser aux piétons, mais lui demande de ne pas attendre l'adoption de la Charte pour remédier aux dangers que présente l'état de la chaussée et des trottoirs : trous, crevasses, fosses d'arbres, mobilier urbain et affichage encombrant le domaine public. Quant aux automobilistes et aux cyclistes, ils présentent eux aussi leur part de danger. Il y aurait lieu d'améliorer les feux de circulation et le marquage de la chaussée. Mais il ne suffit pas d'améliorer la sécurité, il faut aussi penser à la qualité de vie des piétons, faisant référence à l'éclairage, aux fleurs et à l'aménagement paysager qui, selon M. Poulin, se dégrade. Il demande que la publicité soit réglementée plus sévèrement de façon à éliminer la pollution visuelle.

#### **4.3 Période de questions et d'interventions des membres de la commission**

Mme Eloyan est d'avis que la Charte va susciter des attentes qui impliquent des coûts. Elle se demande alors comment on pourra exiger des arrondissements des plans d'action, compte tenu du manque de ressources financières. Ce à quoi M. Blanchet répond qu'il faudra défendre les dossiers de dotation. Indépendamment du projet de Charte, il y a le PTI pour le réseau artériel. Par ailleurs, beaucoup d'interventions se feront localement en faisant appel au savoir-faire des arrondissements. En adoptant la Charte, on se dote d'une vision, d'un cadre d'intervention que les arrondissements sauront mettre en application.

M. Bergeron a relevé dans le projet de Charte des passages à caractère répressif à l'endroit du piéton. Il soutient que ce n'est pas la place pour ce genre d'affirmation et que c'est contraire à l'esprit du Plan de transport. Il soutient qu'on ne peut prétendre à un partage 50/50 des responsabilités entre automobilistes et piétons dans la mesure où les risques encourus par les uns et les autres sont sans commune mesure. Par ailleurs, M. Bergeron est d'avis que l'aspect économique dont il est fait mention dans le projet de Charte est équivoque. Il propose de retirer l'objectif voulant que la Charte vise entre autres à : « soutenir l'économie montréalaise ». Enfin, il déplore le fait que certaines mesures en faveur des piétons soient mitigées sous prétexte qu'elles peuvent avoir un effet pervers pour les automobilistes, en donnant l'exemple des intersections surélevées de la rue Bernard, alors qu'on a façonné la ville pour les automobilistes sans jamais se demander s'il y avait là des effets pervers pour les piétons.

À Mme Eloyan qui demande si l'interdiction du virage à droite au feu rouge peut être remise en question, M. Bertrand répond qu'il n'y a aucune indication à l'effet que la Ville pourrait revenir sur la question.

M. Mainville déplore le fait que rien n'ait été fait pour le piéton sur la rue Saint-Denis après que des millions de dollars aient été dépensés en travaux de réaménagement. M. Jean Bertrand, au contraire, croit qu'il n'y a plus personne aujourd'hui qui pourrait réaménager une rue sans penser aux piétons et aux cyclistes.

M. Bergeron cite, lui aussi, la rue Saint-Denis comme étant un mauvais exemple, une rue qui vient d'être refaite pour 50 ans à la manière d'il y a 50 ans. Il demande à ce que l'on prenne en considération le piéton dans le réaménagement de la rue Saint-Laurent.

Mme Marotte signale que dans son arrondissement, Verdun, on a transformé un boulevard en une rue sécuritaire pour les piétons sans avoir attendu l'adoption de la Charte du piéton. S'adressant à M. Poulin, d'une association de commerçants du centre-ville, elle lui demande si les commerçants seraient favorables à des mails piétonniers. M. Poulin répond qu'il n'est pas nécessaire de rendre une rue piétonnière pour la rendre sécuritaire.

M. Tassé ajoute que plusieurs mesures ont été prises à Verdun pour ralentir la circulation, entre autres, des trottoirs ont été refaits en tenant compte des points stratégiques et des bacs à fleurs ont été installés. Les opérations de déneigement se font selon un ordre de priorités qui consiste à dégager d'abord le centre de la rue pour permettre le passage des véhicules d'urgence, puis les trottoirs, les arrêts d'autobus et les traverses pour piétons. Il demande si le projet de Charte prévoit une campagne de promotion.

M. Dubois soulève l'idée de délimiter un quadrilatère piétonnier dans un quartier historique comme le Vieux-Montréal durant la période estivale. Mme Barbe propose d'en discuter en séance de travail en vue d'en faire une recommandation.

Mme Du Sault plaide en faveur de zones piétonnières. Elle considère que le projet de Charte envoie un excellent signal.

Mme Eloyan croit qu'il serait important d'avoir quelques lignes sur l'accessibilité universelle, notamment pour ce qui est des bâtiments municipaux.

Elle demande quelques précisions sur le Bureau de sécurité routière. M. Blanchet répond qu'il s'agit de mettre en commun les ressources en sécurité routière, les intervenants et les données, en vue d'un objectif commun. Quant à la forme que cela pourrait prendre, ça reste à définir, mais ça devrait aller beaucoup plus loin qu'une table de concertation.

M. Mainville cite en exemples des villes qui ont favorisé les piétons, comme Barcelone et Paris et considère que l'autoroute Ville-Marie avec ses trois voies dans un sens et trois dans l'autre va à l'encontre de ce qui se fait ailleurs dans le monde où on élimine les boulevards.

Mme Barbe remercie les participants et les membres de la commission. Les travaux de la commission reprendront en assemblée publique les 22 et 24 août, si nécessaire, et les recommandations seront adoptées en septembre.

## **5. Varia**

S/O

## **6. Levée de l'assemblée**

Sur une proposition de Mme Elyan, appuyée par Mme Marotte, la séance est levée à 21 h 15

ADOPTÉE À L'UNANIMITÉ

Le 28 novembre 2006

*(Original signé)*

Manon Barbe  
Présidente

*(Original signé)*

Danielle Dionne  
Secrétaire-recherchiste