



Reconnaître la primauté du piéton dans l'espace urbain, un engagement de la Ville de Montréal

Traversée de la rue à Montréal : Comment accroître la sécurité et le confort des piétons ?

Examen public par la Commission sur le transport et les travaux publics

Appui des porteurs locaux des démarches de Quartiers verts, actifs et en santé
et du comité de suivi de NDG Sud-Est au mémoire déposé par le Centre
d'écologie urbaine de Montréal

21 mai 2013

MISE EN CONTEXTE

Dans l'optique de tester de nouvelles approches de conception de l'espace public – dont la rue – pouvant inspirer le modèle de Quartier vert à créer pour Montréal, le Centre d'écologie urbaine de Montréal (CEUM) a démarré, en décembre 2008, le projet Quartiers verts, actifs et en santé (QVAS).

De 2008 à 2011, le CEUM et ses partenaires ont expérimenté, dans quatre quartiers de Montréal, des démarches de planification participative de QVAS. D'une durée d'un an, chaque démarche a été réalisée en étroite collaboration avec les citoyens, les organismes locaux et les représentants, élus et professionnels, des arrondissements concernés afin de traduire le plus précisément leur vision pour le devenir de leur quartier. Chacune de ces démarches a mené à l'élaboration d'un Plan de QVAS, actuellement en phase de mise en œuvre.

Dans les mois suivant l'adoption des plans élaborés, les arrondissements responsables ont investi pour mettre en œuvre certaines des actions proposées sur les rues locales. Des interventions sur les artères, qui relèvent de la Ville, ont également été identifiées dans chacun des quartiers. Le 30 avril 2013, l'annonce de la reconnaissance officielle de ces quatre Quartiers verts par la Ville de Montréal a donné un second souffle aux démarches soutenues par les citoyens, les organismes locaux et les arrondissements. Comme l'a affirmé Monsieur Réal Ménard, responsable des transports au comité exécutif, lors de cet événement, « aujourd'hui c'est l'annonce de la fin de la phase de planification et le début d'une autre étape de mise en œuvre ».

Afin d'assurer la mise en œuvre des actions inscrites aux Plans de QVAS et de contribuer à la mise en place d'aménagements en faveur des transports actifs à Montréal, le CEUM et ses partenaires se sont engagés à poursuivre leur travail de collaboration.

Dans ce contexte, les porteurs locaux des quatre démarches de QVAS appuient le mémoire déposé par le CEUM dans le cadre de l'examen public mené par la Commission sur le transport et les travaux publics sur le thème : La traversée de la rue à Montréal : Comment accroître la sécurité et le confort des piétons ?



QUARTIER VERT DE MERCIER-EST



QUARTIER VERT DU PLATEAU-EST



QUARTIER VERT DE PARC-EXTENSION



QUARTIER VERT DU PLATEAU-EST

Quartier vert de Mercier-Est

Porteur local : Solidarité Mercier-Est

En collaboration avec l'arrondissement de Mercier–Hochelaga-Maisonneuve

Quartier vert de Parc-Extension

Porteur local : Vrac environnement

En collaboration avec l'arrondissement de Villeray–Saint-Michel–Parc-Extension

Quartier vert du Plateau-Est

Porteur local : La Maison d'Aurore

En collaboration avec l'arrondissement Le Plateau Mont-Royal

Quartier vert de NDG Sud-Est

Comité de suivi du Quartier vert de NDG Sud-Est

En collaboration avec l'arrondissement de Côte-des-Neiges–Notre-Dame-de-Grâce

Pour plus d'information sur le projet ou pour consulter les plans de QVAS, vous référer au site du CEUM: www.ecologieurbaine.net/quartiers-verts

SYNTHÈSE DES RECOMMANDATIONS

1. Défendre auprès du gouvernement du Québec l'adaptation du principe de prudence du Code de la rue belge au Code de la sécurité routière du Québec afin que ce dernier tienne davantage compte des piétons et du milieu urbain.
2. Dégager les ressources nécessaires à la réalisation du Guide d'aménagement durable des rues de Montréal afin d'offrir des balises d'aménagement pour la mise en œuvre de projets qui traduisent les principes de primauté du piéton et d'un nouveau partage de la rue favorable à la marche.
3. Aménager les passages pour piétons dans une approche de mobilité universelle qui permet la traversée sécuritaire et conviviale de tous les usagers.
4. Miser d'abord sur l'implantation de mesures physiques pour sécuriser la traversée de la rue et améliorer le bilan routier puis compléter par des mesures d'éducation, de sensibilisation, d'information et de coercition.
5. Faire les représentations nécessaires auprès des paliers de gouvernement supérieurs pour accroître le financement requis pour améliorer l'offre de transport en commun.
6. Adopter une approche par tronçon qui intègre des mesures de réduction du volume et de la vitesse de circulation sur les rues ciblées, en réduisant conséquemment l'espace alloué à la voiture pour opérer le transfert modal vers les transports collectifs et actifs nécessaire à l'atteinte de l'objectif du Plan de transport de réduire la dépendance à l'automobile.
7. Revenir à la cible initiale du Plan de transport de sécuriser 50 intersections par année.
8. Identifier les tronçons prioritaires en fonction de la défavorisation des quartiers, des problèmes de sécurité, réels ou perçus, identifiés et des lieux de fréquentation importants qui s'y trouvent, notamment ceux fréquentés par les publics jugés vulnérables.
9. Saisir toutes les occasions qu'offrent les travaux de réfection routière et d'intervention sur les infrastructures souterraines pour intégrer à moindre coût des mesures de repartage de la rue, d'apaisement de la circulation et de verdissement.
10. Faire les représentations nécessaires auprès du gouvernement du Québec pour que soit révisées les normes provinciales encadrant les ouvrages routiers afin que ces dernières tiennent davantage compte des piétons et du milieu urbain.
11. S'assurer que les aires d'attente aux passages pour piétons offrent un espace sécuritaire et cohérent avec le débit de piétons qui y circule.
12. Assurer systématiquement le dégagement visuel aux intersections, notamment par l'application rigoureuse de l'article 386 du Code de la sécurité routière du Québec et par le dégagement des trottoirs aux abords des intersections.
13. Mettre en place aux intersections un éclairage à l'échelle du piéton en s'inspirant des recommandations techniques du fascicule Quartiers verts du Guide d'aménagement durable des rues de Montréal.
14. Mettre en place des aménagements combinant mesures physiques, signalisation et marquage permettant à l'ensemble des piétons, dont les publics vulnérables de traverser en sécurité.
15. Fournir des balises d'aménagement pour réduire la longueur de traversée des artères tout en minimisant les temps de déplacement des piétons.
16. Réaliser des projets pilotes accompagnés d'études d'impacts (avant-après) aux intersections afin d'identifier des matériaux qui soient visibles à l'année et résistants à l'hiver.

17. En attendant qu'un matériau plus durable que la peinture actuelle soit adopté, dégager les ressources nécessaires pour que le rafraîchissement annuel du marquage des passages pour piétons soit terminé au début de la saison estivale.
18. Fournir aux piétons une phase protégée suffisamment longue lorsque le virage à gauche est autorisé et éviter autant que possible l'autorisation de virer en double, à droite ou à gauche, aux intersections.
19. Maintenir l'interdiction du virage à droite au feu rouge à toutes les intersections de l'île de Montréal.
20. Réaliser un entretien plus régulier des grilles de puisard aux abords des intersections afin d'éviter l'accumulation d'eau lors de fortes pluies et de la fonte des neiges.
21. Réaliser des projets pilotes accompagnés d'études d'impacts (avant-après) aux intersections dans le but de concevoir des passages pour piétons qui assurent un bon écoulement des eaux de ruissellement pour que les passages pour piétons soient accessibles universellement en tout temps.
22. Adopter une politique de déneigement prioritaire des trottoirs afin de favoriser en tout temps des déplacements piétonniers sécuritaires et conviviaux.
23. Pour accélérer la mise en œuvre des aménagements et le développement d'une expertise à la Ville de Montréal, privilégier, lorsque possible, des transformations progressives en débutant par des projets pilotes ou des mesures temporaires, qui sont facilement réalisables et peu coûteux.
24. Ponctuer les projets de sécurisation des intersections d'étapes d'évaluation, quantitative et qualitative, mesurer la progression vers les objectifs de performance et prévoir des temps de réajustement du plan d'action et des choix d'aménagements.
25. Comme prévu au Plan de transport, mettre en place un comité de suivi, formé de professionnels internes et externes à la Ville, chargé de veiller au respect des objectifs de la Charte du piéton et le mandater pour assurer également le suivi de la mise en œuvre du plan d'action du projet de révision des passages piétonniers, faire le bilan des effets et impacts des actions réalisées et recommander les réajustements nécessaires au plan d'action.
26. Faire preuve de transparence en communiquant les avancées du plan d'action à la population.
27. Accompagner la démarche d'une campagne de sensibilisation et d'information visant à communiquer les objectifs et impacts souhaités des aménagements mis ou à mettre en place.
28. Bâtir sur les expériences de la Ville et des différents arrondissements, documenter leurs réalisations et les valoriser.
29. Se donner les moyens de produire à court terme le Guide d'aménagement durable des rues de Montréal, dont 11 des 12 chapitres restent à publier.
30. Développer une expertise à la Ville de Montréal axée sur l'innovation en matière de réduction de l'exposition des piétons au risque de collisions et d'aménagement sécuritaire et convivial des passages piétonniers dans une ville « 4 saisons ».
31. Adapter les outils d'analyse de la mobilité pour mieux prendre en considération les facteurs influençant la marche et les besoins des piétons.

APPUI DES ORGANISMES PORTEURS DES DÉMARCHES DE QUARTIERS VERTS, ACTIFS ET EN SANTÉ

Par la présente, les porteurs locaux des quatre démarches de QVAS appuient les recommandations et le mémoire déposé par le CEUM dans le cadre de l'examen public mené par la Commission sur le transport et les travaux publics sur le thème : La traversée de la rue à Montréal : Comment accroître la sécurité et le confort des piétons ?



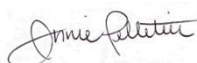
**Fabienne Audette, Directrice générale
Solidarité Mercier-Est**



**Simon Racine, Directeur général
Vrac environnement**



**Lorraine Decelles, Coordonnatrice
La Maison d'Aurore**



**Annie Pelletier, Organisatrice communautaire
La Maison d'Aurore**



**Dominique Barsalou, membre du comité exécutif
Comité de suivi du Quartier vert de NDG Sud-Est**



**Dominique Sorel, membre du comité exécutif
Comité de suivi du Quartier vert de NDG Sud-Est**

Solidarité Mercier-Est

Solidarité Mercier-Est consulte et mobilise les citoyens et tous les acteurs œuvrant dans le quartier autour d'enjeux et d'actions déterminés collectivement, qui ont un impact sur son développement social, communautaire, environnemental et économique.

Solidarité Mercier-Est anime la concertation du quartier par le biais : d'assemblées de membre, de comités de concertation, de comités d'action, de cafés urbains, de soirées d'information et de débats publics, de forums de quartier, de formations, d'un bulletin électronique.

Solidarité Mercier-Est travaille pour le développement social de quartier Mercier-Est.

Vrac environnement

Vrac environnement est un organisme dont la mission est d'améliorer la qualité de vie des Montréalais et Montréalaises en favorisant des pratiques de développement durable.

La Maison d'Aurore

Accueillir, rassembler et accompagner les personnes du Plateau Mont-Royal afin d'améliorer leurs conditions de vie et leur milieu.

Comité de suivi du Quartier vert de NDG Sud-Est

Le Comité de suivi du Quartier vert de NDG Sud-Est est un regroupement d'acteurs locaux et de représentants de l'arrondissement CDN-NDG qui travaille en étroite collaboration à la mise en œuvre du Quartier vert.