



CONSEIL RÉGIONAL
**ENVIRONNEMENT
MONTREAL**

concertation
PROMOTION DU DÉVELOPPEMENT DURABLE
représentation
sensibilisation
ÎLE DE PROTECTION DE L'ENVIRONNEMENT
projets-action
MONTREAL



cremtl.qc.ca

Mémoire du Conseil régional
de l'environnement de
Montréal dans le cadre de la
consultation publique sur :

**La traversée de la rue à
Montréal : Comment accroître
le confort et la sécurité des
piétons**

10 juin 2013

Recherche et rédaction :

Savéria Talbot, stagiaire, Conseil régional de l'environnement de Montréal

Fannie Pelletier-Beaudry, stagiaire, Conseil régional de l'environnement de Montréal

Révision :

Coralie Deny, directrice générale, Conseil régional de l'environnement de Montréal

Daniel Bouchard, responsable campagnes transport, GES, aménagement du territoire, Conseil régional de l'environnement de Montréal



Conseil régional de l'environnement de Montréal

Maison du développement durable

50, rue Sainte-Catherine Ouest, bur. 300

Montréal (QC), H2X 3V4

Tél. : 514-842-2890

Télec. : 514-842-6513

info@cremtl.qc.ca

www.cremtl.qc.ca

Le Conseil régional de l'environnement de Montréal (CRE-Montréal) est un organisme à but non lucratif indépendant, consacré à la protection de l'environnement et à la promotion du développement durable sur l'île de Montréal. Par le regroupement et la concertation de ses membres, par ses activités de sensibilisation, de représentation publique et ses différents projets-action, il contribue à l'amélioration de la qualité des milieux de vie et de l'équité sociale sur l'île de Montréal.

Suivez-nous!



2



Conseil régional de l'environnement de Montréal

Page 2

Introduction

Le CRE-Montréal appuie le projet de la Ville de Montréal de reconnaître la primauté du piéton dans l'espace urbain et donc d'améliorer la sécurité et la convivialité de la traversée des rues.

Dans le Plan de transport de Montréal de 2008, l'un des objectifs est d'accroître la sécurité et le confort des piétons lors de la traversée de la rue, notamment aux intersections. Ainsi, la Ville de Montréal s'était fixée comme objectif de sécurité, la réduction de 40 % des collisions en 10 ans¹. Quatre ans plus tard, le nombre d'accidents impliquant des piétons est stable² et ce depuis plusieurs années, Il faut donc une implication plus importante pour atteindre l'objectif fixé.

Or, le plan d'action présenté le 10 avril 2013 par la direction des transports de la Ville de Montréal, visant à accroître la sécurité et le confort des piétons ne semble pas suffisant pour atteindre cet objectif. Il nous paraît incomplet et moins ambitieux que les propositions faites notamment dans la Charte du piéton de 2006 et le Plan de transport de Montréal de 2008.

Fort de son expertise dans les domaines de l'apaisement et de la réduction de la circulation, de la mobilité durable et de l'aménagement du territoire, le CRE-Montréal, souhaite apporter sa contribution à cette démarche par ce présent mémoire.

Dans ce contexte, et dans la perspective que la circulation automobile génère des effets néfastes sur la santé, la qualité de vie et l'environnement des montréalais, le CRE-Montréal propose à la Ville de Montréal d'être autant, voire plus ambitieuse que le Plan de transport de Montréal, en réduisant les volumes de circulation, en augmentant l'offre de transport collectif, en saisissant l'opportunité que lui offre la réfection des routes et des canalisations pour réaliser des mesures d'apaisement de la circulation à l'échelle d'un quartier, en s'engageant davantage envers les populations les plus vulnérables et en demandant une révision du Code de sécurité routière du Québec.

Ce faisant, Montréal s'inscrirait d'emblée dans le courant des grandes villes modernes du monde, comme Londres, Paris, Stockholm et New York qui, à l'aube du XXI^e siècle, multiplient les mesures et les projets pour améliorer la condition des piétons, favoriser l'utilisation des transports collectifs et réduire l'utilisation de la voiture.

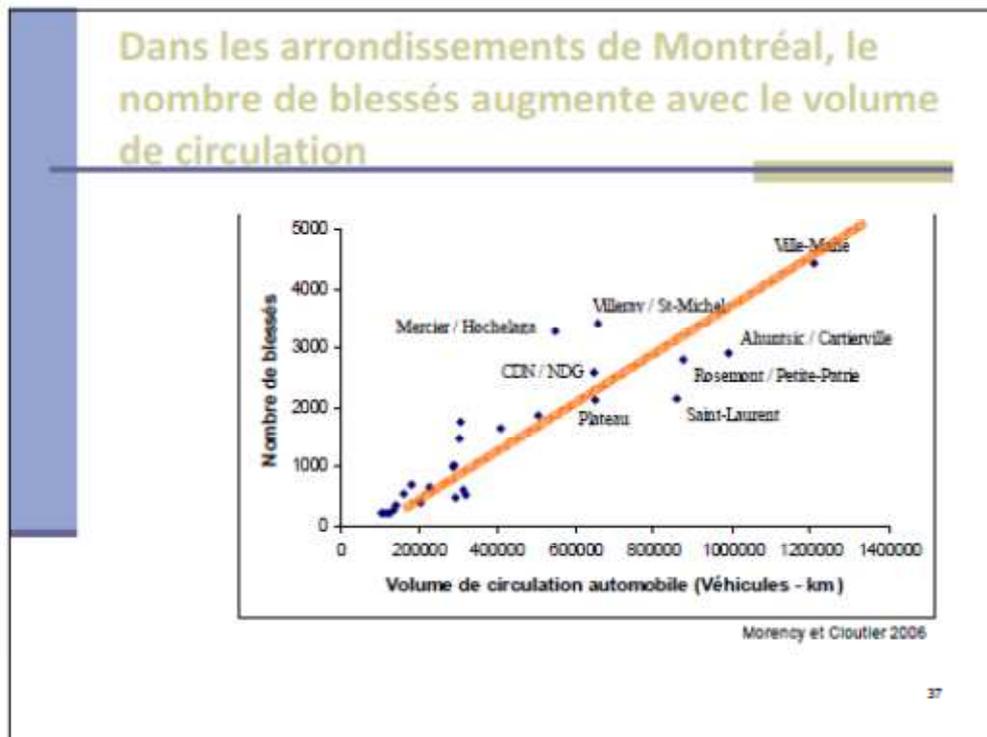
¹ Plan de transport de 2008

² Examen public – Direction des transports – 10 avril 2013



Stratégies permettant de réduire le nombre de collisions de 40 % d'ici 10 ans

La Direction de la santé publique de Montréal montre, par son travail sur le nombre d'accident, qu'il y a presque une corrélation parfaite entre le nombre de blessés par arrondissement et le volume de circulation automobile.



De 2006 à 2011, la population de la région métropolitaine a connu une croissance de 5,7 %³. Durant la même période, la Société de l'assurance automobile du Québec a enregistré une hausse de 10,9 % du nombre de véhicules immatriculés⁴. Ainsi, le nombre d'automobiles augmente deux fois plus rapidement que la population dans la grande région de Montréal.

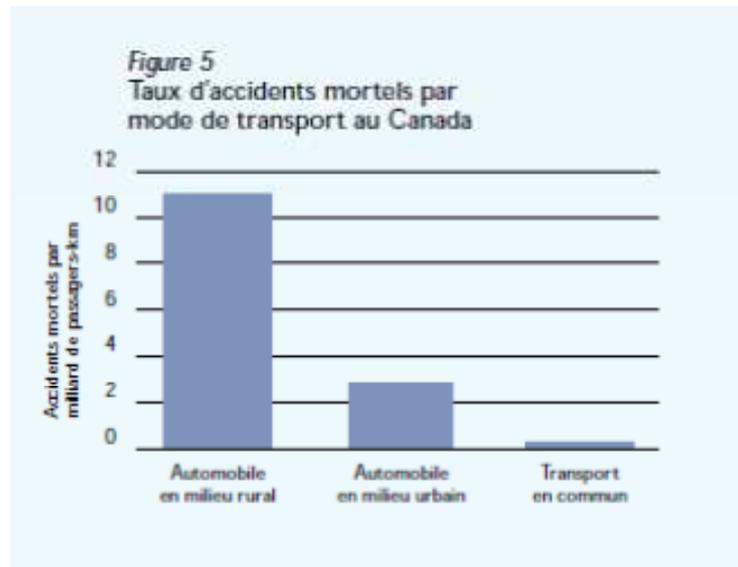
Le CRE-Montréal croit que la sécurisation des traversées piétonnes passe tout d'abord par une réduction des volumes de circulation automobile à l'échelle de la région métropolitaine de Montréal.

³ Statistique Canada, recensement de 2011

⁴ Société de l'assurance automobile du Québec



L'Association canadienne du transport urbain a montré pour sa part que le taux d'accidents mortels était de 20 fois à 100 fois moins élevé par personne-kilomètre parcouru en transport collectif qu'en automobile.



Le CRE-Montréal croit que la réduction du nombre de collision passe aussi par une augmentation de l'usage des transports collectifs.

L'une des principales recommandations de la Coalition pour la réduction et l'apaisement de la circulation est d'agir à l'échelle d'un quartier afin d'éviter les effets de débordement des mesures d'apaisement de la circulation.

Le CRE-Montréal est donc d'avis que la Ville de Montréal devrait tout d'abord privilégier une approche à l'échelle des quartiers et la compléter par une approche accidentogène. La Ville de Montréal a d'ailleurs recommandé une telle approche dans son Plan de transport en exigeant des arrondissements qu'ils produisent des Plans locaux de déplacements sans toutefois les supporter financièrement.

Le CRE-Montréal recommande de travailler tout d'abord sur la réduction des volumes de circulation, l'augmentation de l'usage des transports collectifs et sur la sécurisation des déplacements à l'échelle d'un quartier.

Des cibles plus ambitieuses

Une question se pose : Est-ce que l'engagement de la Ville de Montréal de sécuriser 25 intersections par année et les abords de 5 stations de métro s'additionne aux objectifs de la Charte du piéton et du Plan de transport de Montréal?

Beaucoup des propositions faites dans le plan d'action de 2013 étaient déjà prévues par la Charte du piéton et le Plan de transport de 2008 (contrôle policier, virage à droite au feu rouge (VDFR) etc.). L'un des éléments saillants, c'est le sentiment d'une régression, autrement dit, d'un programme moins ambitieux notamment concernant l'aménagement des intersections. Le Plan de transport de 2008 stipule " *dès 2008, [...] Montréal adaptera l'aménagement des rues du territoire. En ce sens, elle sécurisera cinquante intersections annuellement, en priorisant les plus problématiques* " ⁵.

Si nous faisons un état des lieux des avancées de ce projet, on constate que l'objectif n'est pas atteint. La ville de Montréal a sécurisé 136 carrefours selon le Bilan 2011 de mise en œuvre du Plan de transport ⁶, alors qu'elle aurait dû totaliser 200 intersections sécurisées. Ainsi la ville a sécurisé en moyenne 34 intersections par an et accuse un retard de 64 intersections à sécuriser soit 32 %. Face à ce constat, la logique voudrait que la ville de Montréal renforce ses efforts.

Dans le plan d'action prévu à court terme par la ville de Montréal soit entre 1 et 3 ans, il est prévu de sécuriser les 25 intersections les plus problématiques. Que fais-t-on de l'ancien engagement de la ville ? Signifie-t-il qu'il est revu à la baisse ? La ville n'envisage pas, pour le moment d'augmenter le budget alloué à la mise en œuvre des actions pour la sécurité des piétons, il est difficile pour le CRE-Montréal de penser que ces mesures seront complémentaires.

La Ville de Montréal et les arrondissements reconstruisent à chaque année par leurs programmes de réfection routière et leurs programmes de réfection de canalisation des centaines de rues. Les projets de réfection devraient analyser systématiquement la pertinence de réaliser des mesures d'apaisement de la circulation, telles que les avancées de trottoir aux intersections, afin d'augmenter le nombre d'interventions et de réellement tenter d'atteindre l'objectif de diminution de 40 % des accidents de la route impliquant les piétons.

Le CRE-Montréal recommande que l'objectif de la Ville de Montréal soit de sécuriser des centaines de rues en s'appuyant systématiquement sur les travaux de voiries et de canalisation réalisés sur tout le territoire de Montréal.

⁵ Le plan de transport de 2008

⁶ Bilan 2011 de mise en œuvre du plan de transport



Protéger les personnes les plus vulnérables

Pour les personnes les plus vulnérables, il est prévu dans le plan d'action (volet : feux pour piétons) d'« évaluer et revoir le temps alloué pour la traversée aux 10 intersections les plus problématiques pour les personnes âgées »⁷. Notre société fait face à un vieillissement de sa population. Les personnes de 65 et + sont les plus touchées par les collisions et représentent plus de 66 % des personnes victimes d'accident aux intersections (deux tués sur trois). La Ville de Montréal devrait donc prendre un engagement plus fort envers cette cible, notamment en réalisant une étude sur les problématiques liées à une mobilité sécuritaire pour les personnes âgées. Cette démarche pourrait être complétée ensuite par des projets pilotes.

Cette initiative pourrait permettre à terme de favoriser la marche pour toute la population notamment en augmentant le sentiment de sécurité, car en ciblant la sécurité des plus vulnérables, c'est la sécurité de toutes les générations (des plus jeunes aux plus âgés) qui est préservée. La population sera incitée à être et rester active et en bonne santé tout au long de la vie.

Le CRE-Montréal recommande d'accorder une attention particulière aux personnes les plus vulnérables.

Code de la sécurité routière

La Ville de Montréal devrait demander au gouvernement du Québec de revoir le Code de sécurité routière du Québec afin de s'inspirer du Code de la rue belge et d'intégrer les nouvelles réalités de rues partagées, de pistes cyclables à contre-sens, de mesures d'apaisement de la circulation etc.

Le CRE-Montréal recommande à la Ville de Montréal de demander une révision du Code de sécurité routière du Québec.

⁷ Examen public – Direction des transports, ville de Montréal – 10 avril 2013



Concrétisez vos propositions issues de la Charte du piéton de 2006 et du Plan de transport de 2008

Autres faits saillants issus de l'analyse faite du plan d'action sur la traversée de la rue par le CRE- Montréal, c'est le sentiment d'une stagnation des projets. Le CRE-Montréal appuie le projet d'élaboration du Guide d'aménagement durable des rues de Montréal mais elle n'est pas insensible au temps que met la ville de Montréal à publier ces documents.

Dés la création de la Charte du piéton en 2006, il était annoncé, 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 Ville⁸. En 2008, ces décisions ont été rappelées dans le Plan de transport. En 2013, soit 7 ans plus tard, on apprend lors de la présentation de plan d'action présenté en 2013 par la Ville de Montréal que le Guide d'aménagement durable des rues de Montréal est encore en cours d'élaboration.

Le CRE-Montréal recommande à la Ville de Montréal d'accélérer le processus de rédaction du Guide d'aménagement durable des rues de Montréal.

La primauté du piéton est mise de l'avant dans le Plan de transport par quatre des 21 chantiers du Plan de transport soit :

- 14e chantier: Mettre en œuvre la Charte du piéton
- 15e chantier: Consolider le caractère piétonnier du centre-ville et des quartiers centraux
- 16e chantier: Redonner aux résidents des quartiers montréalais la qualité de vie qui leur revient
- 17e chantier: Accroître la sécurité des déplacements

Ces différents chantiers permettent de traiter la problématique piétonne de façon globale. Or le plan d'action présenté s'est focalisé principalement sur le 14e chantier : Mettre en œuvre la charte du piéton.

Le CRE-Montréal recommande à la Ville de Montréal d'accélérer la réalisation des autres chantiers du Plan de transport de Montréal qui concernent les piétons.

⁸ Charte du piéton en 2006



Conclusion

Le CRE-Montréal recommande :

- de travailler tout d'abord sur la réduction des volumes de circulation, l'augmentation de l'usage des transports collectifs et sur la sécurisation des déplacements à l'échelle d'un quartier
- que l'objectif de la Ville de Montréal soit de sécuriser des centaines de rues en s'appuyant systématiquement sur les travaux de voiries et de canalisation réalisés sur tout le territoire de Montréal
- d'accorder une attention particulière aux personnes les plus vulnérables
- de demander une révision du Code de sécurité routière du Québec
- d'accélérer le processus de rédaction du Guide d'aménagement durable des rues de Montréal
- d'accélérer la réalisation des autres chantiers du Plan de transport de Montréal qui concernent les piétons

