



Centre d'écologie  
urbaine de Montréal



MOB  
MOBILITÉ ALTERNATIVE

VOYAGEZ  
FUTÉ

cgdeml  
EST DE MONTRÉAL & LANAUDIÈRE

# La traversée des rues : Mesures d'accessibilité universelle et de mobilité active

Consultation de la  
Commission sur le transport et les travaux publics,  
Ville de Montréal

Opinion du **Centre d'écologie urbaine de Montréal**, des **Centres de gestion des déplacements métropolitains** et du **Conseil régional de l'environnement de Montréal**

31 mars 2023



Cette présente opinion est rédigée par plusieurs organisations ayant à cœur la promotion de la mobilité active et la prise en compte de la diversité des piéton·nes dans les pratiques d'aménagement.

Le **Centre d'écologie urbaine de Montréal (CEUM)** : Depuis plus de 25 ans, le CEUM a pour mission de proposer des pratiques et des politiques pour créer des villes écologiques, démocratiques et en santé. Le CEUM est fortement impliqué dans la promotion d'aménagements favorables à la santé et à la mobilité active, notamment pour les personnes âgées et les enfants. Via le projet de la *Zone santé*, il promeut par exemple le vieillissement actif en repensant l'aménagement des abords des établissements de santé pour le favoriser.

**Les CGD métropolitains**: Mandatés et financés par le ministère des Transports et de la Mobilité durable du Québec depuis plus de vingt ans, MOBA, Voyagez Futé et le CGDEML sont les Centres de gestion des déplacements (CGD) œuvrant dans le Grand Montréal, les Laurentides, Lanaudière et la Montérégie. Membres de l'Association des centres de gestion des déplacements du Québec (ACGDQ), les CGD métropolitains ont pour mission de contribuer à l'engagement et au passage à l'action des organisations et des collectivités du Grand Montréal vers la mobilité durable, en offrant des services conseils et d'accompagnement.

Le **Conseil régional de l'environnement de Montréal (CRE-Montréal)** est un organisme de bienfaisance indépendant, consacré à la protection de l'environnement et à la promotion du développement durable sur l'île de Montréal depuis 1996. 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.

### ***Notre approche***

Étant donné les expertises et les champs d'intervention de nos organismes, nous ne nous prononcerons pas sur les aspects techniques des aménagements universellement accessibles. Nous nous rallions plutôt aux recommandations portées par nos partenaires experts en la matière, soit Société Logique et Piétons Québec.

## Préambule

« La marche est un droit fondamental et universel, quelle que soit notre capacité ou motivation. [...] Marcher est la première chose qu'un bébé souhaite faire et la dernière chose qu'une personne âgée souhaite abandonner ».

- *Charte internationale de la marche*<sup>1</sup>

La marche contribue à la santé de tout le monde : elle aide à prévenir de nombreuses maladies chroniques et à combler la perte d'autonomie chez les personnes âgées, elle favorise la participation sociale, l'équité, ou encore le sentiment d'appartenance à la communauté. Il s'agit d'un moyen de déplacement primordial pour les personnes qui ne peuvent accéder à un véhicule. Elle devrait donc être accessible à toutes et tous, peu importe leur âge, leurs capacités physiques, cognitives et économiques ou leurs référents culturels. Ce droit des piéton·nes est d'ailleurs affirmé par la Ville de Montréal :

« Montréal reconnaît la primauté des piétons dans l'espace urbain. En plaçant le piéton au cœur des priorités, Montréal compte accorder toute la place nécessaire à la pratique sécuritaire et conviviale de la marche. ».

- *Charte du piéton de la Ville de Montréal*<sup>2</sup>

Pourtant, marcher dans les rues et quartiers de Montréal pour accéder aux lieux de pratique des activités quotidiennes (travail, études, soins de santé, commerces de proximité, loisirs, etc.) peut être difficile, voire périlleux, étant donné la forte circulation motorisée et l'absence d'aménagements piétonniers adéquats. C'est encore plus ardu pour une proportion significative de la population (16,1% de la population de 15 ans et plus au Québec en 2017<sup>3</sup>) qui vit avec des limitations fonctionnelles (motrices, visuelles, auditives, cognitives, etc.), proportion qui augmentera avec le vieillissement de la population (25% de la population québécoise aura plus de 65 ans à l'horizon 2030).

La Ville de Montréal doit donc tenir compte des besoins de l'ensemble des piéton·nes, qu'elles et ils soient des adultes en bonne santé, des personnes âgées, des enfants, des familles, des personnes en situation de handicap, etc. dans la planification de la mobilité et dans l'aménagement de la rue.

---

<sup>1</sup> Walk 21 (2006). *Charte internationale de la marche*.

<https://walk21.com/wp-content/uploads/2021/05/Francais-ICW-translation.pdf>

<sup>2</sup> Ville de Montréal (2006). *Charte du piéton*.

[https://ville.montreal.qc.ca/pls/portal/docs/PAGE/commissions\\_perm\\_v2\\_fr/MEDIA/DOCUMENTS/CHARTe%20DU%20PI%C9TON\\_JUIN%202006\\_20060613.PDF](https://ville.montreal.qc.ca/pls/portal/docs/PAGE/commissions_perm_v2_fr/MEDIA/DOCUMENTS/CHARTe%20DU%20PI%C9TON_JUIN%202006_20060613.PDF)

<sup>3</sup> Institut de la statistique du Québec (2019). *Enquête canadienne sur l'incapacité, 2017 : compendium de tableaux : ensemble du Québec : répondants avec et sans incapacité, Montréal*.

## **Population à mobilité réduite et traversée de la rue**

Les personnes en situation de handicap et les personnes âgées connaissent donc des enjeux de mobilité inhérents à leurs limitations fonctionnelles. L'aménagement des rues et des quartiers impacte directement leur capacité de marcher, voire leur volonté de le faire, alors que le besoin reste le même. Leur permettre de se déplacer aisément vers leur parc de prédilection, vers l'établissement de santé où ils se font prodiguer des soins ou encore vers l'épicerie du quartier est essentiel pour favoriser leur pleine participation à la société et pour vivre et vieillir en santé et activement. Cette population est aussi souvent usagère du transport en commun et a besoin d'aménagements appropriés entre les points d'embarquement et de débarquement (stations de métro, arrêts d'autobus) et leur lieu de destination.

Dans ces cheminements, la traversée de la rue est névralgique, car c'est à ce moment précis qu'il y a une cohabitation directe entre les véhicules et les piéton·nes. Ce sont dans ces traversées que sont majoritairement les enjeux de sécurité, notamment pour les personnes âgées, les enfants et les personnes en situation de handicap. Selon le constat de la Ville de Montréal dans le cadre de Vision zéro<sup>4</sup>, la moitié des piéton·nes qui décèdent ont 65 ans et plus et 3 collisions sur 4 causant des blessures surviennent aux intersections.

Ces résultats sont majoritairement attribuables à la **dangerosité des modèles de conception de la voirie et de certaines typologies d'infrastructures**. La vitesse des véhicules, la configuration des transitions entre le réseau artériel et local ou encore le nombre de véhicules en circulation sont autant d'éléments qui détériorent la sécurité lors de la traversée. Il y a également des **iniquités territoriales qui entrent en jeu**. À Montréal, il y a six fois plus de collisions entre piéton·nes et véhicules aux intersections dans les secteurs défavorisés que dans les secteurs de recensement les plus riches<sup>5</sup>. Enfin, la majorité des aménagements actuels ne prennent pas en compte toutes les caractéristiques des piéton·nes vulnérables (fauteuils roulants, quadriporteurs, difficultés motrices, visuelles, auditives, cognitives, etc.) et manquent d'accessibilité universelle, ce qui crée **des enjeux d'inclusion**.

---

<sup>4</sup> Ville de Montréal (2023). *Vision zéro*.

<https://montreal.ca/articles/vision-zero-objectif-zero-deces-et-blesse-grave-sur-les-routes-14584>

<sup>5</sup> Morency, P., Gauvin, L., Plante, C., Fournier, M., et Morency, C. (2012). Neighborhood Social Inequalities in Road Traffic Injuries: The Influence of Traffic Volume and Road Design. *American Journal of Public Health*. <https://doi.org/10.2105/AJPH.2011.300528>

## Recommandations

Partant du constat du manque d'aménagements accessibles, inclusifs et équitablement répartis sur le territoire, nécessaires pour la sécurité des personnes âgées et des personnes en situation de handicap, nous proposons des recommandations pour le combler.

Veuillez noter que nos recommandations se détachent des aspects techniques de l'aménagement d'environnements universellement accessibles. Ces éléments sont portés et présentés par la Société Logique et Piétons Québec, vers lesquels nous vous dirigeons. Nos recommandations sont plutôt des principes généraux d'application de ces mesures.

- 1. Généraliser les actions de la Ville :** entre 2005 et 2020, 85% des collisions avec blessés graves et décès se sont produites à un endroit sans historique de collision. Il est donc important d'adopter une approche qui mise sur la sécurisation du système routier dans son ensemble, tel qu'entrepris par Montréal avec la Vision zéro et son dernier plan d'action 2022-2024.
- 2. Inverser la logique de conception des rues :** Il faut penser l'aménagement des rues d'abord pour les piéton·nes et les cyclistes. Réduire la place de la voiture est la pierre angulaire d'une sécurisation accrue de la traversée de rue. Pour cela, il serait pertinent de prévoir et de normer un espace minimum pour les voitures puis de répartir l'espace résiduel aux autres usagères et usagers de la route ; et non l'inverse. **Actions :**
  - a. Mettre en exergue ce postulat dans la stratégie créée par la Ville et se donner des leviers pour le mettre en application ;
  - b. Accélérer les mesures visant à réduire, à l'échelle de la ville, les volumes de circulation motorisée.
- 3. Faire preuve d'équité territoriale :** Dans la mise en application des mesures d'accessibilité universelle, cibler en priorité les générateurs de déplacements fréquentés par les personnes âgées et à mobilité réduite, notamment les établissements de santé (hôpitaux, CHSLD, résidences, etc.), les grands pôles de transport en commun, les grands parcs, les parcs locaux, les équipements collectifs, etc. Également, privilégier ceux situés dans les secteurs défavorisés, qui sont surreprésentés dans les collisions. **Actions :**
  - a. Développer des outils d'analyse multicritères pour orienter les investissements.
- 4. Oser des solutions concertées et de déploiement massif :** Le cheminement piétonnier est une succession d'intersections et de traversées de rue. Il est donc important de ne pas se contenter de faire de l'acupuncture urbaine, en intervenant intersection par intersection, mais bien de réfléchir les mesures à l'échelle d'un quartier ou d'un secteur spécifique, en ne s'arrêtant pas aux frontières administratives puisque les piéton·nes se déplacent d'un arrondissement, voire d'une municipalité de l'agglomération, à l'autre.

### Actions :

- a. Comprendre les cheminements du quartier ou du secteur ciblé, identifier les générateurs de déplacements, faire un audit de l'infrastructure de mobilité, etc. ;
- b. Intégrer plus concrètement les usages actuels et projetés dans la planification en intégrant les personnes âgées et les personnes en situation de handicap dans la discussion de même que les grandes institutions du quartier (établissements de santé, tables de concertation, organismes, etc.) ;
- c. Mettre en place des *quartiers pilotes* avec des évaluations continues pour en retirer les meilleures pratiques et les appliquer à l'échelle de la ville

### 5. Prendre en compte les évolutions urbaines :

Dans une ville en constante transformation, les infrastructures de mobilité doivent être adaptées en fonction de l'évolution du cadre bâti, de la population et des usages. Par exemple, les normes de programmation des feux de circulation varient en fonction de la quantité de piéton·nes et de la proportion de piéton·nes vulnérables. **Actions :**

- a. L'arrivée dans un secteur d'une grande population ou d'une population vulnérable devrait commander une revue de la marchabilité et, s'il y a lieu, des correctifs ;
- b. Les cheminements principaux du territoire dans un rayon de marche de 500 mètres doivent être étudiés lors de l'établissement de gares, de grands employeurs, de grands bâtiments résidentiels ou de commerces de grandes surfaces, et, à plus forte raison, lorsque ceux-ci ont le potentiel d'attirer ou de générer des déplacements de personnes vulnérables ;
- c. Les promoteurs de projets commerciaux de 4 000 m<sup>2</sup> ou plus sont actuellement tenus par le plan d'urbanisme de produire une étude d'impact de circulation. Ces projets et d'autres types de grands générateurs de déplacements devraient être tenus, par voie réglementaire, d'inclure un volet marchabilité à leurs études. Les arrondissements pourraient également réaliser des plans de gestion des déplacements spécifiques aux secteurs d'accueil d'un grand générateur.

**En conclusion**, nous voulons ajouter que les activités de conversations piétons-cyclistes tenues par Société Logique, et réunissant des expert·es en mobilité active de tous horizons, ont permis de dégager des solutions négociées à chaque problématique soumise de design afin de favoriser une cohabitation harmonieuse et sécuritaire de tous les types de piéton·nes et de cyclistes. Il est donc important de retenir qu'**il n'y a pas à choisir entre l'essor des modes actifs et l'accessibilité universelle à Montréal**. L'ensemble des recommandations formulées dans ce projet devraient être prises en compte par la commission, mais nous souhaitons souligner ici deux apprentissages généraux afin de permettre l'essor simultané des modes actifs et de l'accessibilité universelle:

- a. Les feux sonores s'avèrent nécessaires pour de nombreuses situations de traversées complexes ;
- b. Des campagnes d'éducation visant l'amélioration de la norme sociale concernant la cohabitation entre les différents usagers de la route et le respect du principe de prudence devraient compléter la transformation des aménagements.