

**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 22 août 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

**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

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

LE QUORUM EST ATTEINT.

**Sont aussi présents :** Du Service des infrastructures, transport et environnement : M. Marc Blanchet, directeur; M. Jean Bertrand, chef de la Division transport, M. Luc Couillard et M. François Major, conseillers en aménagement.

**Assistance :** 75 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.

Puis elle fait le point sur l'assemblée au cours de laquelle les membres de la commission entendront les commentaires des citoyens et des organismes sur le projet de Charte du piéton de Montréal. Ceux-ci ont pu prendre connaissance du projet lors de la séance d'information sur la Charte, qui a eu lieu le 13 juin dernier, ou en consultant le document accessible dans le réseau de la Ville et sur son site Internet.

Mme Barbe souligne l'importante participation des citoyens qui témoigne de l'intérêt suscité par le sujet et signale qu'une vingtaine de personnes sont inscrites pour faire une intervention. Si elles ne peuvent pas toutes être entendues le soir même, l'assemblée pourra se poursuivre le surlendemain, soit le jeudi 24 août, même heure, même endroit. La commission analysera par la suite les mémoires et les commentaires entendus et adoptera ses recommandations au cours d'une assemblée qui aura lieu le 7 septembre prochain à 19 h.

Mme Barbe rappelle que le projet de Charte du piéton, qui constitue l'un des outils du Plan de transport, veut reconnaître la primauté du piéton dans la ville et en même temps affirmer la nécessité d'adopter des comportements sécuritaires.

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

Sur une proposition de Mme Marotte, appuyée par Mme Du Sault, l'ordre du jour est adopté.

ADOPTÉE À L'UNANIMITÉ

### **3. Questions et interventions des citoyens sur le projet de Charte du piéton**

Mme Barbe invite à tour de rôle les personnes inscrites à se présenter au micro en leur demandant d'être succinct.

**M. Mathieu Noël**, du Regroupement des organismes de promotion du Montréal métropolitain, **Mme Mathilde Le Bouedec**, du Regroupement des usagers des transports adaptés, **M. Luc Forget**, d'Ex-aequo et **Mme Mélanie Boucher**, du Regroupement des aveugles et amblyopes du Montréal métropolitain font une présentation conjointe.

Représentant des groupes de défense et de promotion des droits des personnes handicapées, ils sont venus faire entendre un plaidoyer en faveur de l'accessibilité universelle. Porte-parole de la Table de concertation sur le transport des personnes handicapées, réunissant une vingtaine d'organismes, ils font valoir le principe de l'accessibilité universelle qui implique d'abord l'élimination des obstacles de toutes sortes dans l'aménagement urbain et l'architecture. Ces groupes demandent d'intégrer, dès la conception d'un projet, de façon transversale et non sectorielle, un processus de concertation pour assurer la rationalisation des actions et l'harmonisation des règles d'aménagement.

Les mesures concrètes qui sont proposées pour assurer l'accessibilité visent : des aménagements sans obstacles et sécuritaires, ainsi qu'une signalisation claire et précise qui peut être comprise par tous les usagers de l'espace urbain.

Parmi les éléments d'intervention, on cible notamment :

- les trottoirs (et tout ce qui peut entraver la marche : mobilier urbain, arbres, dispositifs d'affichage, bancs, éclairage, signalisation, terrasse, etc.) ;
- les parcs et les espaces publics ;
- les intersections routières (trajectoire du parcours, bateau-pavé, temps de traversée, terre-plein, feux piétons, signal sonore, etc.) ;
- les surfaces de déplacement (revêtement distinct trottoir-rue, couvercles de puisards, trous de plantation, etc.) ;
- et les zones de débarcadère facilitant le transfert du véhicule au trottoir pour les personnes à mobilité réduite.

En ce qui concerne la signalisation sonore, Mme Boucher rappelle que la Ville s'est engagée à installer une quarantaine de ces feux. Elle s'interroge sur l'échéancier de réalisation.

Les quatre intervenants déposent un mémoire conjoint.

#### **M. Clément Demers, Quartier International de Montréal (QIM)**

M. Demers fait valoir la qualité de l'aménagement urbain comme incitatif à la marche, en affirmant que la qualité de l'expérience piétonne est le reflet de la qualité de vie d'une ville. Il décrit le Quartier International en le citant en exemple pour avoir redonné aux piétons l'espace qui leur revient, en augmentant celui-ci de 40%, sans pour autant avoir créé de problème de circulation. M. Demers affirme que la qualité des aménagements au centre-ville passe avant tout par l'humain et non pas par l'automobile. « *Toute personne est avant tout un piéton. D'ailleurs, le piéton est le seul utilisateur du domaine public à pouvoir apprécier, à tout moment, la ville avec son activité, ses commerces, ses odeurs et son animation.* » Il salue le projet de Charte du piéton en faisant remarquer que la marche est l'activité la plus accessible et la plus universelle et qu'il n'existe pourtant aucun lobby pour défendre les piétons.

« *Aujourd'hui, ajoute M. Demers, dans un contexte de développement du transport en commun et de valorisation des déplacements « verts », on doit redéfinir l'espace urbain en fonction de cette nouvelle réalité. Il est donc important d'avoir un parti pris piéton, parce que des choix nouveaux et difficiles devront se faire à même les emprises existantes et au détriment des autres modes de transport.* » Ce parti pris a grandement influencé l'aménagement du QIM qui a gagné son pari à plus d'un niveau. En plus d'avoir réalisé un aménagement d'une grande qualité, où il fait bon marcher, l'investissement a eu un impact sur d'achalandage du métro. En effet, depuis 1999, l'achalandage des trois stations de métro desservant ce quartier a connu une hausse de près de 13 %, alors que la progression dans les autres stations du centre-ville était de moins de 2 %. M. Demers se dit convaincu que des aménagements à échelle humaine, faisant une place de choix aux réseaux piétonniers de surface, en complémentarité avec le réseau intérieur, favorisent l'utilisation des transports en commun.

Il encourage la Ville de Montréal à considérer en priorité la fluidité piétonne dans tout projet d'aménagement urbain. Cela implique notamment la révision des normes portant sur la largeur des chaussées, l'intégration de voies réservées et de bandes cyclables, dans un nouveau partage de l'espace assurant la primauté du piéton. Il a également rappelé que les travaux de valorisation du domaine public peuvent faire appel à une participation financière du secteur privé, comme cela a été le cas pour le Quartier International.

Pour donner de l'espace aux piétons et assurer la fluidité de leurs déplacements, il faut faire des choix et mettre en place les conditions favorables. Il faut choisir nos priorités et affirmer notre parti pris pour les piétons, pour ceux qui ont décidé de vivre en ville et qui font tourner l'économie locale.

À la question de Mme Eloyan qui se préoccupe des répercussions que peuvent avoir ces choix sur la vitalité économique, M. Demers répond que ce qui est le plus nocif dans un centre-ville, c'est le stationnement de longue durée. Pour le commerce et les affaires, on a plutôt recours au stationnement de courte durée. Pour réduire la circulation dans le centre-ville, il faut prévoir des stationnements collectifs, intérieurs de préférence. Il cite l'exemple de Bayonne et celui de Nice qui, pour créer des rues piétonnes, ont aménagé des stationnements intérieurs discrets.

M. Demers va faire suivre son mémoire.

#### **Mme Lyse Roy**, Regroupement des citoyens de Saint-Michel

Mme Roy souhaite des aménagements qui incitent les piétons à investir leur ville et leur quartier tout en respectant le caractère propre de chacun. Elle suggère l'aménagement d'espaces de détente, la mise en valeur des ruelles, l'installation de bancs publics et d'abribus, entre autres. Elle demande, comme plusieurs piétons, que le temps de traversée aux intersections soit plus long.

Elle souhaiterait l'amélioration du transport collectif, un meilleur service et des voies réservées, sécuritaires et visuellement agréables.

Elle se fait également porte-parole des jeunes de son quartier qui réclament des espaces où pratiquer en toute liberté la planche à roulettes.

Enfin, elle fait appel au civisme de ses concitoyens, en particulier dans les quartiers centraux à forte densité. Elle verrait d'un bon œil d'inclure à la Charte un code de bon voisinage.

#### **M. Robert Desvignes**, Projet Montréal

M. Desvignes est venu présenter la *Charte montréalaise des piétons* telle que proposée par Projet Montréal, en réponse à celle de la Ville que l'on trouve timide et imprécise. La *Charte* qu'il propose est fondée sur la conviction qu'une « ville ne peut être aménagée à la fois pour les personnes qui l'habitent et pour l'automobile ». On a confondu à tort, depuis 50 ans, le développement urbain et le développement économique avec le développement de l'automobile. Résultat : l'auto a fait fuir les gens vers la périphérie. La croissance économique a suivi. Depuis 15 ans, 86 % de la croissance profite à la couronne. Pour renverser cette tendance, il faut faire de l'humain la clé du développement des villes du XXI<sup>e</sup> siècle.

Le projet de Charte présenté par M. Desvignes énonce un ensemble de principes qui favorisent une meilleure équité entre les usagers, ce qui implique l'amélioration de l'espace piétonnier, le développement du réseau cyclable et l'investissement dans le transport collectif. C'est en humanisant la ville, dit-on, qu'elle redeviendra le lieu de socialisation qu'elle doit être. Tout en reconnaissant que le piéton a des droits et responsabilités, on refuse de mettre sur un pied d'égalité les responsabilités de l'automobiliste et celles du piéton ou du cycliste, les risques n'étant pas les mêmes.

Le projet présenté par M. Desvignes comporte aussi une série de mesures concrètes. En voici quelques-unes :

- Réduire le trafic de 2, 5 % par année, ce qui veut dire de 25 % en 10 ans.
- Diminuer l'espace dédié à l'automobile de 20 %.
- Piétonniser les rues Sainte-Catherine et Saint-Paul, ainsi que l'avenue du Mont-Royal.
- Décréter un moratoire sur les développements autoroutiers.
- Déneiger les trottoirs en priorité pour prévenir les accidents en hiver.

M. Desvignes dépose un document.

**Mme Stéphanie Tremblay**, Conseil régional de l'environnement de Montréal (CRE)

Mme Tremblay résume le document qui a été déposé par l'organisme qu'elle représente auprès de la commission. Comme tous les intervenants qui l'on précédée, elle salue l'initiative de la ville et les intentions sous-jacentes. Toutefois, elle considère que les moyens proposés dans le projet de Charte sont insuffisants en regard des objectifs.

Selon le CRE, pour améliorer l'environnement des piétons, il faut réduire l'utilisation de l'automobile et pour y arriver, il faut offrir des alternatives sécuritaires et efficaces, ce qui signifie : améliorer l'offre de transport en commun, accroître les espaces de stationnement et faciliter les transports actifs. Il faut que la priorité accordée aux piétons se traduise aussi dans l'aménagement urbain. Il faut enfin identifier des cibles claires et précises, assorties d'un échéancier. Tout cela est possible, certains exemples le démontrent. Vancouver, par exemple, a vu en 10 ans, l'ensemble des déplacements sur son territoire augmenter de 23 % tandis que le trafic automobile diminuait de 10 %.

Cela suppose un changement de paradigme. Au lieu de construire des routes pour assurer la fluidité de la circulation automobile, il faut plutôt développer une approche visant l'apaisement de la circulation afin de dédier plus d'espace aux piétons. Il faut limiter la circulation de transit sur les rues locales pour redonner la quiétude aux résidents.

Mme Tremblay suggère que la Ville travaille de concert avec les arrondissements pour déterminer des stratégies et des moyens visant à redonner priorité aux piétons.

En terminant, Mme Tremblay dépose un document réalisé par le CRE de Montréal qui répertorie des mesures d'apaisement de la circulation dans sept arrondissements de Montréal.

Mme Barbe adresse une question concernant le territoire ciblé lorsque l'on parle de réduire l'utilisation de l'automobile, à savoir si l'on vise le centre-ville ou toute l'île de Montréal. La réponse de Mme Tremblay précise que c'est selon les moyens à notre portée pour remplacer l'utilisation de l'automobile. Ce qui signifie que l'on cible d'abord le centre-ville.

**Mme Line Lemay**, Institut Nazareth et Louis-Braille

Mme Lemay est venue faire entendre le point de vue, sans jeux de mots, des personnes ayant une déficience visuelle, en exposant les conditions permettant d'assurer à ces personnes une autonomie de déplacement. La qualité de l'environnement (absence d'obstacles et de barrières architecturales, présence d'indices auditifs), l'uniformité de l'aménagement (emplacement prévisible des repères) et une géométrie favorisant des couloirs rectilignes (textures, contrastes) sont autant de conditions primordiales pour permettre aux personnes ayant une déficience visuelle de se déplacer dans l'espace public.

Certains éléments d'aménagement urbain permettent d'optimiser l'autonomie de ces personnes dans les zones de déplacement. La condition première, c'est qu'elles soient libres d'obstacles, ce qui peut être rendu possible :

- en regroupant le mobilier urbain et les éléments paysagers dans une zone réservée en bordure de rue;
- en délimitant les différentes zones du trottoir par des textures contrastantes;
- en évitant les objets en saillie dans la zone de déplacement.

Les espaces ouverts doivent prévoir entre autres :

- un couloir rectiligne, distinct, facilement identifiable ;
- l'aménagement de signaux sonores aux intersections limitrophes ;
- une démarcation entre le trottoir et la piste cyclable ;

Quant aux intersections, elles doivent comporter :

- des corridors piétons en prolongement de la zone de déplacement du trottoir (l'aménagement actuel de saillies de trottoir aux intersections améliore la visibilité, mais accentue le décentrement du corridor piéton par rapport à la ligne de direction établie par la personne non-voyante) ;
- des signaux sonores conformes à la norme du MTQ (on recommande d'en accélérer l'installation) ;

- des surfaces *avertissantes* à l'angle d'une rue (on recommande, à titre exploratoire, l'aménagement d'un site dans la ville de Montréal afin d'en évaluer la pertinence pour les installations futures) ;
- des refuges sur îlots accessibles par des corridors piétons rectilignes en prolongement de la zone de déplacement du trottoir ;
- des bretelles d'accès avec contrôles obligatoires de la circulation (arrêt ou feux).

Ce qui est à éviter, souligne Mme Lemay, ce sont les carrefours giratoires et les traverses piétonnières non contrôlées.

Mme Barbe demande une précision concernant ce qu'on appelle les dômes. Mme Lemay explique qu'il s'agit d'une tuile avertissante, une surface texturée composée de petits dômes ou de capitons que l'on retrouve juste à l'intersection et que la personne peut détecter avec sa canne. C'est ce qu'on utilise sur le bord des quais dans le métro. Mme Barbe qui a pu prendre connaissance du mémoire déposé quelques jours à l'avance par l'Institut Nazareth et Louis-Braille a trouvé le document très intéressant. Mme Lemay remet sur place un autre document composé de fiches techniques précisant les normes d'accessibilité pour les personnes ayant une déficience visuelle.

**Dr Louis Drouin**, responsable du secteur environnement et santé à la Direction de la santé publique (DSP) de Montréal Centre

La mobilité en milieu urbain est une question qui préoccupe la Direction de la santé publique qui a produit un rapport sur le transport urbain et la santé. Ce rapport a été transmis à la commission. Le mémoire qui est déposé ce soir par le Dr Drouin et son équipe s'appuie sur ce rapport. Il documente l'impact de l'automobile sur la santé publique. Chiffres à l'appui, il démontre que les Montréalais paient beaucoup plus que leur juste part des impacts négatifs de l'automobile. En effet :

- le tiers des ménages montréalais (600 000 personnes) ne possèdent pas de voiture ;
- cette proportion va jusqu'à 60 % des ménages dans les quartiers centraux ;
- et pourtant, des 1800 piétons frappés par un véhicule chaque année sur l'île de Montréal, soit 5 par jour, ce sont les plus touchés.

Les statistiques démontrent clairement que le volume de la circulation et la vitesse sont en lien direct avec la fréquence et la gravité des accidents. Et c'est sans parler des problèmes de santé reliés à la pollution de l'air et à l'inactivité, causés par l'usage croissant de l'automobile. La Direction de la santé publique propose donc de :

- diminuer le volume des déplacements en automobile (circulation de transit dans les rues locales);
- réduire la vitesse (artères, rues collectrices et locales);
- et limiter le débit de circulation de transit dans les secteurs résidentiels.

Le Dr Drouin souligne d'entrée de jeu que pour assurer la primauté du piéton, il faut consentir à ce que certains réaménagements urbains puissent réduire la fluidité de la circulation. D'ailleurs, la circulation n'est pas la seule en cause. Des aménagements piétonniers inadéquats ajoutent au risque relié à l'automobile. Il fait référence notamment :

- au manque de passages pour piétons,
- à la largeur excessive des traversées,
- à l'absence de feux-piétons,
- et aux trottoirs mal déneigés et mal déglacés en hiver.

En conséquence, la Direction de la santé publique de Montréal demande que la Ville se dote d'une Charte axée sur les composantes essentielles du problème et structurée en fonction d'un ordre de priorités dans les actions à mettre en place. En effet, toutes les composantes du problème n'ont pas la même importance et toutes les interventions n'ont pas la même efficacité, affirme le Dr Drouin.

En fonction des facteurs de risque qui ont été clairement identifiés – circulation automobile et aménagements piétonniers – il propose trois types d'intervention par ordre de priorité :

- Procéder aux réaménagements physiques en profitant de la réfection du réseau routier, à chaque fois qu'un chantier se planifie pour réduire le risque automobile et améliorer la condition piétonne.
- Revoir la réglementation et resserrer la surveillance.
- Réaliser des campagnes d'éducation et de sensibilisation (promotion du transport actif).

Le Dr Drouin invite un de ses collègues à venir présenter quelques exemples d'aménagements auxquels on peut avoir recours pour améliorer la sécurité des piétons. En voici quelques-uns :

- Réduire la largeur de la chaussée aux intersections, ce qui a pour effet de réduire la vitesse des automobilistes ainsi que le temps de traversée des piétons.
- Protéger les piétons aux intersections par des aménagements sécuritaires comme des trottoirs en saillie.
- Prévoir des entraves à la circulation et à la vitesse (30 km/h) aux abords des zones scolaires.

En conclusion le Dr Drouin énonce les conditions de réussite identifiées par la DSP :

- Clarifier le message et ses implications :
  - en ciblant le risque causé par la circulation automobile assorti d'un objectif opérationnel : réduction du volume des déplacements automobiles, de la vitesse et de la circulation de transit;
  - et en créant des aménagements piétonniers auxquels devra s'ajuster la circulation automobile et non l'inverse.
- Mettre en place un Comité de suivi avec une large représentation.
- Mettre sur pied un Bureau de sécurité routière avec un mandat d'information, de recherche et de recommandation.

Le Dr Drouin a été chaleureusement applaudi pour son intervention.

La commission a fait une pause de 15 minutes (21 h). Au retour de la pause, Mme Barbe invite à reprendre les travaux.

#### **M. François Pronovost**, Association Vélo Québec

M. Pronovost salue lui aussi l'initiative de la ville qui veut se doter d'une Charte du piéton et fait valoir l'interaction entre la marche et le vélo dans ce contexte, alléguant que le cycliste et le piéton sont des alliés naturels. Vélo Québec a déjà collaboré avec la ville non seulement pour des projets de pistes cyclables, dont le parachèvement de la voie de ceinture, mais également pour le plan d'accessibilité et de mobilité au centre-ville. D'ailleurs depuis quelques années, Vélo Québec s'intéresse au transport actif plus largement en y incluant la marche. L'organisme est associé à une campagne de promotion de la marche et du transport actif sur les parcours scolaires. Un projet en cours vise à tracer des plans de déplacement vers six écoles de Montréal.

M Pronovost se dit convaincu qu'une ville où l'on peut marcher est une ville agréable à vivre. Vélo Québec se réjouit de l'initiative de la Ville qui déjà avait pris position en faveur des piétons aussi bien que des cyclistes en interdisant le virage à droite aux feux rouges.

Tout en reconnaissant que les cyclistes ont du chemin à faire en matière de courtoisie envers les piétons, il croit qu'à partir du moment où les cheminements seront clarifiés, à la fois pour les uns et pour les autres, la situation va s'améliorer. Il propose quelques mesures pour rendre l'interaction cycliste-piéton plus conviviale par un meilleur partage de certains espaces. Il mentionne à titre d'exemple, les viaducs et tunnels. Il propose par ailleurs l'aménagement de corridors de verdure pour agrémenter les parcours, tout en contribuant à apaiser les îlots de chaleur.

M Pronovost souligne le fait que la plupart des mesures en faveur des piétons profitent également aux cyclistes, comme la réduction de la circulation automobile et de la vitesse. Pour être efficaces, ces mesures doivent toutefois s'accompagner d'aménagements complémentaires. Entre autres aménagements, il propose des voies réservées bus-vélo élargies, ouvrant ainsi la voie aux vélos tout en éloignant les autobus des piétons marchant sur les trottoirs.

Il voit dans la Charte du piéton un projet rassembleur bénéfique, pour la condition physique, la santé et pour l'environnement. Il offre l'entière collaboration de Vélo Québec en déposant son mémoire.

#### **M. Vincent Ranger**, président du Forum jeunesse de l'Île de Montréal, affilié à la Conférence régionale des élus

M. Ranger présente tout d'abord le Forum jeunesse de l'Île de Montréal (FJÎM), un organisme de concertation qui regroupe plus de 500 groupes jeunesse établis sur l'ensemble du territoire. Sous l'égide de la Conférence régionale des élus de Montréal, le FJÎM coordonne des projets et défend les intérêts des jeunes provenant des milieux étudiant, socio-économique et communautaire, des arts et de la culture ainsi que des sports et loisirs.

Selon les chiffres cités par M. Ranger, la pratique de la marche et du vélo aurait connu à Montréal,

une baisse de 1,7 % entre 1998 et 2003. Il apparaît donc crucial d'améliorer l'accessibilité, l'efficacité et la sécurité de ces modes de transport.

M. Ranger mentionne quelques mesures qui seraient favorables aux piétons :

- Élargir certains trottoirs du centre-ville en récupérant une partie de l'espace actuellement dédié à l'automobile.
- Transformer certaines artères du centre-ville et des quartiers centraux en rues piétonnières de façon permanente ou saisonnière selon les cas, entre autres, l'avenue du Mont-Royal et la rue Saint-Paul.
- Aménager des passages piétonniers pour traverser les chemins de fer qui créent des barrières difficiles à franchir comme c'est le cas entre le Plateau Mont-Royal et le quartier Rosemont – Petite-Patrie.

Enfin, le réaménagement des trottoirs et des espaces dédiés aux piétons, la limitation de la vitesse automobile, la création de voies entièrement piétonnières sont des démarches nécessaires, mais elles exigent du courage et de la détermination, dit-il. Le Forum jeunesse de l'Île de Montréal offre toute sa collaboration. M. Ranger va faire suivre le texte de son allocution à la commission.

### **M. Philippe Côté, Atelier du patrimoine urbain de Montréal**

M. Côté présente l'Atelier du patrimoine urbain qui s'intéresse à l'art public, au patrimoine et aux infrastructures.

Il soulève les conflits de valeurs que la Charte du piéton fait apparaître, conflit entre bien public et bien privé, développement économique et promotion de la santé publique. Il explique que lorsque les rues deviennent temporairement piétonnes à des fins commerciales, l'espace public est alors privatisé. C'est l'option qui est généralement retenue à Montréal plutôt que de créer des réseaux piétonniers permanents à l'instar d'autres grandes villes.

Il déplore les résistances aux changements que peut apporter le design urbain dans l'aménagement sécuritaire d'une ville piétonne. Il considère que le monde social des piétons est négligé alors que ceux-ci forment la majorité des usagers de l'espace public. Il propose de traiter l'espace public à la manière d'un parc linéaire. Il propose de remplacer l'expression « transport actif » par « circulation douce ».

M. Côté suggère de repenser la Charte du piéton selon trois principes :

- la liberté de flâner, de s'assembler et de circuler;
- la sécurité des personnes;
- la convivialité des espaces publics.

Il évoque quelques mesures à privilégier : limiter la vitesse, repenser le design des intersections, désenclaver les quartiers, assurer l'accessibilité universelle, recourir à l'art public, revoir l'aménagement, soigner le mobilier urbain, entre autres.

Il suggère de rendre Montréal à ceux qui l'habitent et aux marcheurs par :

- la définition du territoire urbanisé de la région de Montréal;
- la consolidation de l'hypercentre;
- et la création d'un réseau de circulation douce reliant des pôles urbains.

Il propose également de restreindre le réseau autoroutier, notamment dans les futurs quartiers de la santé.

Il propose de développer le Montréal piéton souterrain, cette ville intérieure qui participe à la signature de Montréal.

### **M. Pierre Brisset, Groupe de recherche urbaine Hochelaga-Maisonneuve**

M. Brisset, qui accompagne M. Côté, dénonce le problème de synchronisation des feux conçue pour les automobilistes et non pour les piétons, ce qui fait qu'un trajet qui prend normalement 10 minutes en prendra 20. De plus, les délais souvent trop courts pour traverser au feu vert place le piéton en situation d'infraction. Une situation qui devrait être corrigée.

**M. Pierre-Yves Melançon, Vision Montréal**

M. Melançon souligne l'importance d'améliorer l'offre de transport collectif pour réduire la dépendance à l'automobile et assurer la mise en œuvre de la Charte du piéton.

Affirmant que la Ville de Montréal est l'une des villes les plus sécuritaires pour les piétons, M. Melançon est d'avis qu'il faut continuer les efforts en ce sens. Pour assurer la mise en œuvre de la Charte du piéton et réduire la dépendance à l'automobile, il faut aussi améliorer l'offre de transport collectif et encourager les transports actifs. À titre d'exemples, il mentionne quelques-uns des gestes concrets à poser : la mise en place de voies prioritaires pour les autobus sur les principales artères, une politique tarifaire incitative, le développement du réseau de pistes cyclables et une politique du stationnement cohérente

Tant que le transport collectif n'offrira pas des services rapides, efficaces, économiques, sécuritaires, confortables et répondant aux multiples besoins de déplacements, la lutte pour la réduction de l'usage de l'automobile dans la ville sera extrêmement difficile. Pour assurer la sécurité des piétons, il propose lui aussi de réduire la vitesse par des mesures qui ne se limitent à une intervention dans le béton.

Pour faciliter la cohabitation entre automobilistes, camionneurs, cyclistes, patineurs et planchistes, M. Melançon propose des campagnes de sensibilisation à une conduite respectueuse du code de sécurité routière.

Il propose également d'inclure le tourisme dans les stratégies de développement de la ville piétonne. Il invite à développer des circuits touristiques piétonniers thématiques avec la collaboration d'organismes comme Tourisme Montréal, Héritage Montréal et les diverses sociétés d'histoires de quartier. Une signalisation particulière pourrait être implantée pour identifier ces circuits thématiques.

Il termine son intervention en soulevant la question des juridictions. S'il revient à la Ville d'assurer une cohésion d'ensemble, de définir un cadre général d'intervention, les principales actions relèveront toutefois des arrondissements. Il craint que l'iniquité des dotations budgétaires entre les arrondissements, entraîne une iniquité dans le traitement réservé aux piétons.

Par ailleurs, il suggère que la Ville fasse appel au partenariat en associant notamment le ministère du Transport et l'Agence métropolitaine de transport aux efforts de la ville dans la mise en œuvre de cette politique.

**M. Michel Benoît, Ligue des droits des piétons (en gestation)**

Faisant référence à l'allusion de M. Demers sur le fait que les piétons n'ont pas de lobby, M. Benoît fait part de son intention justement de créer une ligue des droits des piétons, en contre-partie de la Charte dont la Ville entend se doter.

Il note que dans le document de consultation sur le projet de Charte du piéton, bien que M. Lavallée, dans l'avant-propos, reconnaisse les droits des piétons, il n'a trouvé nulle part ailleurs dans le document la moindre référence aux droits des piétons. Il se demande d'ailleurs si eux-mêmes, piétons et automobilistes, connaissent leurs droits et obligations. Il en doute, ayant lui-même été victime d'un accident en traversant à une intersection où les piétons ont pourtant priorité.

M. Benoît présente le contenu de son manifeste pour la création d'une ligue des droits des piétons. Il souligne entre autres : le manque de cohérence et de clarté dans la signalisation, la méconnaissance des droits et obligations des uns et des autres, le manque de respect des automobilistes envers les piétons et des piétons envers les règles de sécurité, d'où l'anarchie qui règne dans les rues. Il affirme que c'est une question de culture et qu'il faut changer les mentalités. Il propose de promouvoir les droits des piétons, qui sont les plus vulnérables en cas d'accident, par une législation appropriée et des moyens de contrôle en conséquence. Il propose également de clarifier la signalisation, parfois incompréhensible, de réaliser une campagne de sécurité et de mettre en œuvre un plan d'action visant à encourager la marche. À cet effet, il propose que la Ville prêche par l'exemple, en ayant des policiers et des préposés au stationnement qui se déplacent à pied. Il invite à porter une attention particulière à la sécurité des enfants aux abords des parcs et des écoles, ainsi qu'aux personnes âgées et à mobilité réduite. Enfin, il demande de ne pas attendre une recommandation du coroner avant d'apporter les correctifs qui s'imposent. M. Benoît dépose un document.

À 22 h, la présidente ajourne l'assemblée au jeudi 24 août 2006. Dix personnes inscrites n'ont pas pu être entendues.

Le

Manon Barbe  
Présidente

Danielle Dionne  
Secrétaire-researchiste