

Consultation publique sur le Plan de transport de Montréal

Mémoire
Présenté par
Dominique Sorel, Ing., M.Sc.
Citoyenne de l'arrondissement Cote-des-neiges-Notre-Dame-de-Grace

Commission du conseil municipal sur la mise en valeur du territoire,
l'aménagement urbain et le transport collectif

Commission du conseil d'agglomération sur l'environnement, le transport et les
infrastructures

Août 2007

| | |
|--|----|
| Curriculum et contexte de mobilisation..... | 3 |
| Introduction..... | 3 |
| Recommandations..... | 4 |
| Recommandation 1) Aménagement d’apaisement de la circulation pour réduire la vitesse à 30 km/h dans les zones sensibles, sans égard a la hiérarchie routière | 5 |
| Recommandation 2) Profiter des projets de réfection routière pour mettre en place des aménagements d’apaisements de la circulation | 8 |
| Recommandation 3) Nouveau grands projets immobiliers : exiger des promoteurs de prévoir et payer pour les aménagements d’apaisement de la circulation | 9 |
| Recommandation 4) Définir les objectifs et attribuer les budgets aux arrondissements afin d’implanter les Quartiers Verts et autres mesures d’apaisement de la circulation de façon cohérente..... | 9 |
| Recommandation 5) Fixer des objectifs clairs de réduction d’accidents, effectuer un suivi et publier les résultats. | 10 |
| Sommaire et Conclusions | 10 |

Curriculum et contexte de mobilisation

Je détiens un baccalauréat en génie civil de l'Université de Sherbrooke ainsi qu'une maîtrise en Sciences de la Terre de l'Université de Waterloo en Ontario. Après avoir vécu durant cinq ans à San Francisco, nous avons choisis de nous établir à Montréal pour fonder notre famille. Nous avons élu domicile dans le secteur du Village Monkland de l'arrondissement Cote-des-Neiges-Notre-Dame-de-Grâce car il nous permet de vivre sans dépendre de la voiture. En novembre 2004, ma fille aînée qui avait alors 10 mois ainsi que sa gardienne ont été frappées par une voiture alors qu'elles traversaient la rue Monkland au feu vert leur donnant priorité. Un an plus tard, un piéton a été happé mortellement au coin de la rue où nous habitons. Depuis ce temps, je travaille à améliorer la sécurité des piétons de mon quartier et je me préoccupe de la qualité de l'environnement dans lequel grandit ma jeune famille.

Suite à mes démarches, depuis environ deux ans, un comité interne de l'arrondissement a été formé pour mettre en place des mesures visant à bonifier la sécurité et la propreté dans notre secteur. L'arrondissement alloue un budget de 400,000\$ à ce projet pour 2 ans.

Un comité des résidents de l'îlot Monkland a été formé depuis plus d'un an et notre comité bénéficie du support du CSSS Cavendish et d'un soutien informationnel de la Direction de la Santé Publique. Le comité des résidents de l'îlot Monkland appuie les recommandations présentées dans ce mémoire.

Introduction

Nous constatons que depuis peu, Montréal se mobilise pour redonner qualité de vie et santé à ses citoyens. Sur la lancée du rapport annuel de la Direction de la Santé Publique de 2006 « Le transport urbain, une question de santé »¹, les recommandations de la commission sur la Charte des Piétons de Montréal ont reconnu l'an dernier qu'un changement de culture s'impose pour assurer la primauté du piéton à Montréal. Les recommandations faites dans le *Premier Plan Stratégique de Développement Durable de la Collectivité Montréalaise, phase 2007 - 2009*² visent aussi à améliorer la qualité des milieux de vie résidentiels par l'implantation des mesures de modération de la circulation. Le Cadre de référence de la politique familiale de la ville de Montréal³ indique que : « la réduction de la vitesse et l'adoption de comportements plus prudents de la part des conducteurs seraient la contribution la plus importante au sentiment de sécurité des parents de jeunes enfants, tout comme des piétons et cyclistes. »

¹ Le transport urbain, une question de santé, Rapport annuel 2006 sur la santé de la population Montréalaise. <http://www.santepub-mtl.qc.ca/Publication/rapportannuel/2006/rapport2006.html>

² *Premier Plan Stratégique de Développement Durable de la Collectivité Montréalaise, phase 2007 – 2009.* http://www.ville.montreal.qc.ca/pls/portal/docs/page/dev_durable_fr/media/documents/PSDD_2007-2009F.pdf

³ Cadre de Référence, Montréal Ville de Famille, 9 mai 2007.

Ainsi, le document de consultation du Plan de Transport⁴ continue la foulée et présente des chantiers visant l'amélioration de la sécurité des piétons, notamment les suivants :

14^E Chantier : Mettre en œuvre la charte du piéton ;

15^E Chantier : Consolider le caractère piétonnier du centre-ville et des quartiers centraux ;

16^E Chantier : Redonner aux résidents des quartiers montréalais la qualité de vie qui leur revient ; et

17^E Chantier : Accroître la sécurité des déplacements.

Ce bref mémoire est constitué de recommandations et suggestions visant à bonifier et/ou préciser le contenu du plan de transport, principalement au niveau des aménagements d'apaisement de la circulation.

Il est à noter que sans y apporter de recommandations particulières dans ce mémoire, nous supportons toutes les actions visant à **favoriser la marche et le vélo dans un milieu sécuritaire**, ainsi que toutes les actions visant à **améliorer la qualité et la sécurité de notre environnement résidentiel**, notre milieu de vie, **notamment la qualité de l'air et la prévention de l'invasion par la circulation de transit**. Ceci passe inévitablement par une augmentation massive de l'usage des transports en commun.

Recommandations

Les recommandations qui suivent découlent d'une réflexion qui a mûri depuis ma participation au forum « Transport, aménagement urbain et santé », le 9 juin 2006 organisé par la Direction de la Santé Publique de Montréal. On y avait alors clairement montré que les enjeux principaux sont de deux ordres : 1) la réduction des problèmes cardio-respiratoires liés à la mauvaise qualité de l'air et 2) la réduction du nombre d'accidents et blessures où les piétons sont les victimes les plus vulnérables et gravement atteintes. Le problème de qualité de l'air sera réglé principalement par la diminution du nombre de véhicules sur la route. **Le problème de sécurité des piétons**, aussi lié au nombre de véhicules, **peut cependant être amélioré par des mesures très simples d'apaisement de la circulation**.

Je souhaite, en effet, que la Ville de Montréal et l'Agglomération développe des **normes cohérentes** et que l'application des mesures d'apaisement de la circulation devienne **systématique**. Pour faire un parallèle avec la santé, l'application des mesures d'apaisement de la circulation m'apparaît être l'équivalent de l'ajout d'iode dans le sel de table, ou de la vaccination

⁴ Plan de Transport 2007, document de consultation, Réinventer Montréal.
http://www.ville.montreal.qc.ca/pls/portal/docs/PAGE/LIBRAIRIE_FR/DOCUMENTS/PLAN_DE_TRANSPORT.PDF

d'un nouveau né. Pour mettre en place ces mesures, plutôt que de réagir aux plaintes et pétitions des citoyens, on se doit d'identifier les zones sensibles, les aménager, et profiter de toutes les « naissances » (nouveaux développements et réfections) pour aménager selon les nouvelles normes. Quand il y a une épidémie de grippe (on parle ici de 1800 piétons blessés par année ou 5 par jour à Montréal), on vaccine, n'est-ce pas? La bonne nouvelle est que le vaccin existe et qu'il est efficace : « On a démontré une baisse moyenne des blessures de 53% dans les secteurs apaisés de quatre pays, Danemark, Grand-Bretagne, Pays Bas, Allemagne-Ce qui laisse entrevoir un rapport cout-bénéfice fort intéressant »⁵

Le temps de prendre de décisions « durables » est aussi venu, alors que les ouvrages de génie routier des années '60 arrivent à la fin de leur durée de vie et qu'une réfection majeure des infrastructures de transport est déjà enclenchée.

Recommandation 1) Aménagement d'apaisement de la circulation pour réduire la vitesse à 30 km/h dans les zones sensibles, sans égard à la hiérarchie routière

Le Plan de Transport indique à la page 74, section 2.4 que « Les quartiers résidentiels, les zones scolaires, la périphérie des parcs, les foyers pour personnes âgées, les hôpitaux et les lieux d'accès au transport en commun doivent être traités comme des secteurs sensibles, car ils constituent le cœur du milieu de vie des Montréalais et définissent son identité. »

A.1) Nous recommandons que la définition de « Secteur sensible » soit élargie et incluent aussi par exemple la périphérie des centres de la petite enfance, les zones commerciales, et les lieux institutionnels d'enseignements, de santé, de culture, et de sport.

La définition des secteurs sensibles pourrait s'appuyer sur des normes qualifiant la **vulnérabilité de la clientèle** piétonne (par exemple les centres de la petite enfance, les écoles - incluant les institutions post secondaires-, les parcs, résidences pour personnes âgées, CSSS et hôpitaux), le **volume piétonnier** (par exemple les lieux d'accès aux transports en commun, les secteurs commerciaux et institutionnels) et la **proximité des lieux générateurs de piétons** (quartier vert ou quartier résidentiel à proximité d'un secteur institutionnel, commercial, d'un accès au transport en commun, etc.).

Il est à noter qu'au même titre que les écoles, les **CPE font maintenant partie de la réalité quotidienne d'un grand nombre d'enfants en bas âge, une clientèle très vulnérable qui se doit d'être protégée au même titre que les écoles.**

A.2) Une fois une zone définie comme étant un secteur sensible, on se doit de la protéger de façon adéquate par l'installation d'aménagements d'apaisement de la circulation afin de réduire la vitesse à 30km/h

⁵ Le transport urbain, une question de santé, Rapport annuel 2006 sur la santé de la population Montréalaise. <http://www.santepub-mtl.qc.ca/Publication/rapportannuel/2006/rapport2006.html>, p.112.

Aménagement

Les aménagements d'apaisement de la circulation sont décrits dans plusieurs ouvrages dont le « Guide canadien d'aménagement de rues conviviales »⁶ et des exemples d'applications montréalais sont présentés dans le document « Répertoire des mesures d'apaisement de la circulation dans sept arrondissements de Montréal »⁷. Ils protègent tous les piétons (sans égards à l'âge ou la langue parlée), à chaque traversée, en tout temps et pour longtemps. Il est important d'aménager les intersections en priorité car c'est l'endroit où l'on commande aux piétons de traverser et où ils sont exposés au risque. Pour ce faire, les avancées de trottoir sont très efficaces car elles permettent de réduire la distance de traversée des piétons et améliorent la visibilité autant pour les piétons que pour les conducteurs. Les intersections mieux aménagées réduisent la vitesse d'approche, améliorent le respect des lignes d'arrêt, éliminent les manœuvres comme un virage serré ou le dépassement par la droite. Pour réduire la vitesse de circulation sur les rues, les dos d'âne allongés sont déjà utilisés à plusieurs endroits sur l'île de Montréal. D'autres aménagements avec stationnement en quinconce, obstacles latéraux, étranglements, et marquage sont aussi possibles.

Les informations et données présentées dans le rapport annuel de la Direction de la Santé Publique en 2006¹, les avis d'experts comme M. Dan Burden de l'organisme Walkable Communities⁸, et M. David Rawsthorne, ingénieur à la ville de Vancouver⁹, il est clair que **les aménagements d'apaisement de la circulation sont la meilleure façon de garantir le respect des limites de vitesse** établies dans un secteur sensible. Il est même prouvé que la réduction de limite de vitesse par la signalisation seule n'a peu ou pas d'effet comme l'indique le « Guide de détermination des limites de vitesse sur les chemins du réseau routier municipal »¹⁰ en page 33 : « Une simple modification de la limite de vitesse ne change pas les comportements. Le panneau magique n'existe pas et les aménagements sont davantage garants de vitesses pratiquées sécuritaires et compatibles avec le milieu traversé. »

Le commandant Alain White, chef de l'escouade de la circulation du service de la police de Montréal, lors d'une entrevue à la première chaîne de la radio de la Société Radio-Canada le 18 juillet dernier¹¹ a aussi indiqué que les infrastructures comme les dispositifs d'apaisement de la circulation ont un meilleur résultat que la présence policière pour réduire la vitesse de façon efficace et continue.

⁶ Association des transports du Canada, décembre 1998.

⁷ Conseil régional de l'environnement de Montréal, Juin 2006.

⁸ www.walkablecommunities.org; <http://www.santepub-mtl.qc.ca/forumtransport/pdf/danburden.pdf>

⁹ david.rawsthorne@vancouver.ca; <http://www.cremtl.qc.ca/fichiers-cre/files/TrafficCalminginVancouver.pdf>

¹⁰ http://www.mtq.gouv.qc.ca/portal/page/portal/Librairie/Publications/fr/securite/limites_vitesse.pdf

¹¹ <http://www.radio-canada.ca/audio-video/pop.shtml#idMedia=0&urlMedia=/medianet/2007/CBF/LeteDuMondeCombo200707181508.asx>

Vitesse cible

Dans un secteur sensible, la vitesse sécuritaire visée doit être de 30 km/h car un piéton frappé par un véhicule à une vitesse de 30km/h a environ 95% de chance de survie. Cette probabilité diminue à 55% lorsqu'un véhicule roule à 50 km/h et n'est plus que de 15% à 65 km/h (US Department of Transportation, 1999).

Etendue

Comme indiqué dans les conclusions de l'étude de Distribution géographique des blessés de la route sur l'île de Montréal (1999-2003)¹², la grande dispersion des blessés aux intersections demande que les solutions soient le plus étendues possibles et non pas ciblées seulement sur une intersection de la zone sensible identifiée. Pour un budget donné, il sera par exemple préférable de favoriser l'aménagement peu coûteux d'avancées de trottoir sur plusieurs intersections plutôt que d'installer de nouveaux feux de circulation seulement à l'intersection la plus achalandée.

A.3) Nous recommandons que les zones sensibles avec limite de vitesse réduite soient reconnues et appliquées sans égard à la hiérarchie routière (rue résidentielle, collectrice ou artérielle).

A Montréal, il est tout à fait possible d'établir une limite de vitesse de 30 km/h dans toutes les zones sensibles, peu importe la hiérarchie routière. M. Alain Lefrançois lors d'une présentation à un déjeuner-causerie du Conseil Régional de l'Environnement en Avril 2007¹³ indique que les villes ont une grande latitude pour déterminer les limites de vitesses sur leur territoire, à l'intérieur du cadre législatif suivant :

- Vitesse par défaut : CSR, article 328
- Pouvoirs d'une municipalité: CSR, article 626
- Approbation du Ministre : CSR, article 627
- Délégation du pouvoir au Directeur territorial : Décret 38-2002
- Entente avec une municipalité: CSR, article 628.1

Dans son « Guide de détermination des limites de vitesse sur les chemins du réseau routier municipal »¹⁴, le Ministère des transports du Québec indique qu', « En vertu des dispositions du paragraphe 4 de l'article 626 du Code, une municipalité peut modifier sur son territoire les limites de vitesse prévues dans l'article 328 ». Ce même document indique que « Dans plusieurs

¹² **Distribution géographique des blessés de la route sur l'île de Montréal (1999-2003). Cartographie pour les 27 arrondissements.** Patrick Morency, Marie-Soleil Cloutier. Juin 2005. 158 pages. ISBN 2-89494-460-8

¹³ <http://www.cremtl.qc.ca/fichiers-cre/files/LefrancoisMTQ20070403.pdf>

¹⁴ http://www.mtq.gouv.qc.ca/portal/page/portal/Librairie/Publications/fr/securite/limites_vitesse.pdf

milieux bâtis (agglomérations), des limites de vitesse de 30 km/h ont été imposées. Il s'agit notamment de rues où se trouvent des écoles ou des parcs, de rues des quartiers résidentiels et même de rues collectrices ou d'artères. »

Une fois le principe de la primauté de la sécurité des piétons dans les secteurs sensibles accepté, il sera désormais impossible de permettre de rouler à 50km/h aux abords d'un Centre de la Petite Enfance, d'un parc ou d'une école situé sur une artère, comme on le voit présentement à Montréal.



Rue Girouard pres de l'école Notre-Dame-de-Grâce

Il est à noter que des zones commerciales et scolaires des villes avoisinantes de Montréal appliquent déjà des limites de vitesse réduites ou permettent l'application de zones 30km/h sur des routes collectrices et artérielles. Par exemple :

- rue Sherbrooke, Westmount : 40 km/h
- Westmount Avenue et The Boulevard, Westmount : 40 km/h et zones de 30km/h
- Westminster, Montreal West : 30 km/h
- Cote-Ste-Catherine, Outremont (Montreal) : 40 km/h
- Boulevard Décarie, Ville St-Laurent : 30 km/h

Recommandation 2) Profiter des projets de réfection routière pour mettre en place des aménagements d'apaisements de la circulation

Lors de la réfection de rue, il faudra systématiquement construire des aménagements d'apaisement de la circulation comme par exemples les avancées de trottoir a toutes les

intersections, car leur cout sera alors minime par rapport au cout total du projet. A long terme nous atteindrons ainsi l'objectif de sécuriser tous les trajets piétonniers.

Recommandation 3) Nouveau grands projets immobiliers : exiger des promoteurs de prévoir et payer pour les aménagements d'apaisement de la circulation

En page 15 nous pouvons lire : « Montréal entend donc dès maintenant s'assurer que tous les grands projets immobiliers soient accompagnés d'un plan de gestion des déplacements dans lequel toutes les dimensions des déplacements seront évaluées en fonction de l'existence et de la disponibilité du transport en commun et des transports actifs, ... Elle compte aussi revoir la réglementation d'urbanisme afin d'imposer des seuils maximums quant au nombre de places de stationnement et révisera sa politique de stationnement, adoptée il y a plus de douze ans. »

Dans la même ligne de pensée, il serait souhaitable, pour tout nouveau grand projet immobilier, que la Ville exige la construction d'aménagements pour l'apaisement de la circulation et ainsi sécuriser les piétons du secteur. Ces aménagements pourraient être faits aux frais du promoteur.

Par exemple, nous sommes maintenant familiers avec la norme LEED du U.S. Green Building Council dictant des normes environnementales pour les nouveaux édifices. Ce même organisme développe maintenant une norme LEED-ND pour le développement de nouveaux projets immobiliers, à l'échelle d'un quartier.¹⁵ Ces normes favorisent évidemment la création d'environnements propices aux transports actifs dont on devrait s'inspirer.

Recommandation 4) Définir les objectifs et attribuer les budgets aux arrondissements afin d'implanter les Quartiers Verts et autres mesures d'apaisement de la circulation de façon cohérente

En tant que citoyens, nous sommes particulièrement intéressés de connaître au plus tôt quels seront les critères et mécanismes pour mettre en place les Quartiers Verts. Nous les voulons au plus tôt !

Nous constatons que notre milieu de vie doit absolument être protégé contre l'invasion de la circulation de transit et le ministère des transport abonde aussi en ce sens : « Les effets de débordement sur le réseau local : Ce phénomène contribue ainsi à la dégradation de la qualité de vie des populations habitant ces secteurs, qui sont le plus souvent des secteurs centraux, rendant ceux-ci moins attrayants pour de futurs résidents. Ainsi, en 1993, plus de 55 % des

¹⁵ <http://www.usgbc.org/DisplayPage.aspx?CMSPageID=148>

véhicules kilomètres faits sur le réseau de la ville de Montréal à la période de pointe du matin étaient réalisés par des non-résidents»¹⁶

Afin de mettre en place ces Quartiers Verts, le Plan de Transport doit indiquer quels moyens financiers seront à la disponibilité des arrondissements pour réaliser ce projet nécessaire. De plus, **les normes et ses applications devront être cohérentes** entre toutes les administrations de l'agglomération.

Recommandation 5) Fixer des objectifs clairs de réduction d'accidents, effectuer un suivi et publier les résultats.

Afin d'atteindre l'objectif fixé à la page 113 où l'on indique que « Montréal interviendra davantage pour réduire de 40% le nombre d'accidents au cours des dix prochaines années, le premier pas d'une vision « zéro accident », le Plan de Transport doit clairement indiquer comment sera fait le suivi et qui aura la responsabilité de faire respecter cet objectif **dans la plus grande transparence.**

Sommaire et Conclusions

En résumé, les recommandations et suggestions visant à bonifier et/ou préciser le contenu du plan de transport, principalement au niveau des aménagements d'apaisement de la circulation sont les suivantes:

A) Aménagement d'apaisement de la circulation pour réduire la vitesse à 30 km/h dans les zones sensibles, sans égard à la hiérarchie routière :

- Une définition de zone sensible doit être formulée en fonction de 3 variables : clientèle vulnérable, volume de piéton, proximité d'un générateur de piétons ou définition d'un quartier vert (ne pas oublier les Centres de la petite enfance comme zone sensible, au même titre qu'une école).
- Avant l'affichage, des aménagements doivent être implantés dans les zones sensibles, peu importe le type de rue, avec objectif de réduire la vitesse à 30 km/h.

B) Profiter des projets de réfection routière pour mettre en place des aménagements d'apaisements de la circulation

C) Nouveau grands projets immobiliers : exiger des promoteurs de prévoir et payer pour les aménagements d'apaisement de la circulation

D) Définir les objectifs et attribuer les budgets aux arrondissements pour implanter les Quartiers Verts et autres mesures d'apaisement de la circulation de façon cohérente.

¹⁶ Ministère des Transports du Québec, Plan de gestion des déplacements Region Métropolitaine de Montréal, Pour une décongestion durable, Avril 2000.

E) Fixer des objectifs clairs de réduction d'accidents, effectuer un suivi et publier les résultats.

Nous croyons aussi que la mise en place de ce Plan de Transport audacieux, ne sera faite que si les élus, les fonctionnaires, notamment les directeurs des travaux publics et les services municipaux (police et pompier) ont l'esprit ouvert à cette nouvelle vision et sont favorable aux mesures d'apaisements de la circulation. Un travail important d'éducation et de sensibilisation doit être fait.

En terminant, « Le 24 avril 2006 - L'Université du Québec à Montréal rend hommage à Bertrand Delanoë, maire de Paris, en lui attribuant le titre de docteur *honoris causa*, par décision de son Conseil d'administration et sur recommandation de son Département d'études urbaines et touristiques. Par ce geste, l'Université veut souligner l'esprit visionnaire et la ténacité exceptionnelle du maire de Paris qui n'a ménagé aucun effort depuis cinq ans pour améliorer la qualité de vie de la capitale française. (...) Dès le lendemain de sa victoire, il s'est attaqué à la circulation automobile catastrophique dans la capitale avec un plan vigoureux qui prévoyait, entre autres, l'établissement d'un tramway non polluant, l'extension des zones piétonnes, l'amélioration des couloirs protégés pour les bus et des zones d'aménagement pour les vélos. Au bout de quatre ans, ce programme avait déjà contribué à diminuer de 13 % la circulation automobile dans Paris, à augmenter l'usage des transports en commun de 8,5 %, des vélos de 41 %, en plus d'améliorer la qualité de l'air et de diminuer le nombre de victimes d'accidents de la route du tiers. »¹⁷.

Monsieur Tremblay, ayez l'audace de mettre en place ce Plan de Transport et vous serez le prochain récipiendaire d'un tel honneur!

¹⁷ <http://www.uqam.ca/nouvelles/2006/06-140.htm>