

Montréal 

Commission permanente sur le transport  
et les travaux publics

**RAPPORT ET RECOMMANDATIONS**

Examen public

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

Rapport déposé au conseil municipal  
le 23 septembre 2013 et  
au conseil d'agglomération  
le 26 septembre 2013

## Ville de Montréal

### Direction générale

### Direction du greffe

Division des élections et du soutien aux commissions  
275, rue Notre-Dame Est, bureau R-134  
Montréal (Québec) H2Y 1C6

#### PRÉSIDENTE

##### M. Luis Miranda

Arrondissement d'Anjou

#### VICE-PRÉSIDENTE

M. Claude Dauphin,

Arrondissement de Lachine

M. Edgar Rouleau

Cité de Dorval

#### MEMBRES

M. Maurice Cohen

Arrondissement de Saint-Laurent

M. François W. Croteau

Arrondissement de Rosemont-  
La Petite-Patrie

M. Gilles Déziel

Arrondissement de Rivière-des-  
Prairies-Pointe-aux-Trembles

Mme Cindy Leclerc

Arrondissement de Rivière-des-  
Prairies-Pointe-aux-Trembles

M. Beny Masella

Ville de Montréal-Ouest

M. Alex Norris

Arrondissement du Plateau-  
Mont-Royal

M. François Robert

Arrondissement de l'Île-Bizard-  
Sainte-Geneviève

M. Bertrand A. Ward

Arrondissement de Pierrefonds-  
Roxboro

Montréal, le 23 septembre 2013

Monsieur Harout Chitilian  
Président du conseil municipal  
Hôtel de ville de Montréal

Monsieur,

Conformément au Règlement sur les commissions permanentes du conseil municipal (06-009) et au Règlement sur les commissions permanentes du conseil d'agglomération (RCG 06-024), nous avons l'honneur de déposer, au nom de la Commission permanente sur le transport et les travaux publics, le rapport et les recommandations de la commission à la suite de l'examen public sur la traversée de la rue.

Nous vous prions d'agréer, Monsieur le président, l'expression de nos sentiments les meilleurs.

**Original signé**

Luis Miranda  
Présidente

**Original signé**

Edwige Noza  
Secrétaire recherchiste

## **TABLE DES MATIÈRES**

---

<b>INTRODUCTION</b> .....	4
<b>LE PROCESSUS D'EXAMEN PUBLIC</b> .....	5
<b>LA TRAVERSÉE DE LA RUE</b> .....	6
<b>LES COMMENTAIRES DES CITOYENS ET L'ANALYSE DE LA COMMISSION</b> .....	7
Commentaires des citoyens.....	7
L'analyse de la commission .....	9
<b>CONCLUSION</b> .....	10
<b>LES RECOMMANDATIONS DE LA COMMISSION</b> .....	10
Annexe I	
Liste des intervenants .....	13
Annexe II	
Liste des organismes, institutions ou citoyens ayant déposé un mémoire .....	15

## INTRODUCTION

---

Conformément au programme d'activités des commissions permanentes pour l'année 2012 et 2013<sup>1</sup>, la Commission permanente sur le transport et les travaux publics a procédé à un examen public portant sur la traversée de la rue. La commission a pu compter sur la collaboration et l'expertise de la Direction des transports ainsi que du Service de police de la Ville de Montréal.

L'étude de ce dossier s'est déroulée en deux volets. Le premier volet a débuté le 17 octobre 2012. Au cours de cette assemblée publique, la Direction des transports avait exposé la démarche préconisée pour l'analyse et la recherche de solutions visant à améliorer la sécurité et le confort des piétons à Montréal. À cette occasion, les citoyens étaient invités à enrichir la réflexion en présentant leurs préoccupations et suggestions pour la révision des passages piétonniers.

Le deuxième volet de la démarche de consultation s'est amorcé le 10 avril 2013 par la présentation en assemblée publique du projet de plan d'action sur la révision des passages piétonniers de la Direction des transports. La Direction a alors présenté les résultats d'un sondage d'opinion réalisé par la firme Léger Marketing à l'automne 2012 sur le confort et le sentiment de sécurité chez les piétons. Elle a également fait état d'une analyse des collisions véhicule-piéton et exposé une revue des bonnes pratiques, réalisées par la firme CIMA+. Tout au long de l'étude de ce dossier, la Direction a poursuivi des démarches de concertation avec des professionnels du milieu. Fort de cette démarche d'analyse, la Direction a élaboré diverses pistes d'intervention pour sécuriser les traverses piétonnes.

Au cours de ces assemblées, la Commission a pu compter sur la présence de Messieurs Michel Bissonnet, alors responsable du dossier du transport au comité exécutif et Réal Ménard, membre du comité exécutif et actuellement responsable du transport au comité exécutif. Ils ont tour à tour souligné la place importante du piéton dans l'espace urbain, qui a été consacré dans la *Charte du piéton* en 2006 et réaffirmé dans le *Plan de transport* en 2008. Ils ont fait valoir la nécessité de faire un examen approfondi du dossier compte tenu des nombreuses clientèles se partageant la route.

---

<sup>1</sup> Résolutions CM12 0221 et CM13 0335.

## PROCESSUS D'EXAMEN PUBLIC

---

L'examen public a nécessité la parution de 3 avis publics le 3 octobre 2012, le 27 mars et le 28 août 2013, soit 14 jours précédant la tenue des assemblées publiques. Ces avis précisant l'horaire et les modalités de participation, ont paru dans deux grands quotidiens montréalais, un francophone et un anglophone.

Les assemblées ont également été annoncées au moyen d'un affichage dans les bureaux Accès Montréal, les bureaux d'arrondissement et sur le site Internet des commissions permanentes. De plus, deux invitations ont été expédiées par courrier électronique à plusieurs individus et organismes susceptibles d'être intéressés par le sujet et deux communiqués de presse ont été transmis aux médias locaux et nationaux. Enfin, l'examen public a également été diffusé dans les médias sociaux, Facebook et Twitter.

L'étude de ce dossier a nécessité au total la tenue de 5 séances de travail. Deux séances ont été consacrées à la présentation du dossier (30 avril 2012 et 20 mars 2013). Trois autres séances furent nécessaires pour analyser les commentaires et les mémoires ainsi que pour formuler les recommandations (5, et 12 juin ainsi que le 5 septembre 2013).

Pour ce qui est de la portion publique de l'examen, la commission a tenu au total 7 séances publiques. Deux séances furent consacrées à la présentation du dossier (17 octobre 2012 et 10 avril 2013). La commission a consacré 4 séances pour l'audition des mémoires (1<sup>er</sup>, 14, 16 et 21 mai), dont 3 d'entre elles ont eu lieu en itinérance dans les arrondissements de Pierrefonds–Roxboro, Rivière-des-Prairies–Pointe-aux-Trembles et Côte-des-Neiges–Notre-Dame-de-Grâce. Finalement, la commission a adopté ses recommandations le 11 septembre 2013.

Près de 115 personnes ont assisté à l'une ou l'autre des assemblées publiques, et parmi elles, 29 ont pris la parole pour se prononcer sur la sécurisation des traverses piétonnes. Au total, la commission a reçu 22 mémoires de citoyens et d'organismes sur la question de la traversée de la rue.

La commission tient à remercier les citoyens et les nombreux organismes qui ont participé à l'examen public et ainsi contribué à enrichir la réflexion sur la question de la traversée de la rue. Elle remercie également l'équipe de la Direction des transports ainsi que le Service de police de la Ville de Montréal pour leur soutien et leur expertise tout au long des travaux de la commission.

## LA TRAVERSÉE DE LA RUE

---

L'étude réalisée par la Commission sur le transport et les travaux publics sur la traversée de la rue s'inscrit dans la foulée de la mise en œuvre de mesures énumérées aux 14<sup>e</sup> et 17<sup>e</sup> chantiers du *Plan de transport*<sup>2</sup> adopté en 2008 par le Conseil de ville de Montréal.

Auparavant, en 2006, le Conseil de ville avait adopté *La Charte du piéton* qui consacrait la primauté du piéton dans l'espace urbain et proposait un nouveau partage de la rue pour rendre la marche plus conviviale et sécuritaire. Cette Charte fait maintenant partie intégrante du *Plan de transport de Montréal*.<sup>3</sup>

Ainsi, par ce projet de révision des passages piétonniers élaboré par la Direction des transports, la Ville de Montréal entend accroître la sécurité et le confort des piétons lors de la traversée de la rue en intersection ainsi qu'en section courante (entre deux intersections) et poursuivre l'objectif de réduction de 40% des collisions sur une période de 10 ans, tel que prévu dans le *Plan de transport*.

Dans sa présentation, le 10 avril 2013, la Direction des transports a fait un bref rappel des divers contextes de traversées de la rue et dressé l'évolution annuelle des collisions entre les années 2007 à 2011. Elle a exposé sa démarche d'étude qui a permis de cibler les principales problématiques pour enfin élaborer des pistes d'intervention. Dans le cadre de son analyse, un sondage d'opinion effectué par la firme Léger Marketing et une analyse des collisions réalisée par la firme CIMA+ ont permis de faire plusieurs constats relativement au moment où survient une collision, aux clientèles les plus touchées par les collisions, aux endroits les plus accidentogènes ainsi qu'aux circonstances d'une collision.

Quant au sondage, il a permis de connaître les préférences des piétons concernant entre autres, le temps alloué pour la traversée, l'état des passages piétonniers, les aménagements de la rue, les feux piétons et le marquage de la chaussée. Le sondage a également permis de mesurer le sentiment de sécurité et le confort des piétons et mis en lumière les perceptions et attitudes des divers usagers de la route.

Quelques bonnes pratiques ont été recensées telles que l'aménagement de saillies de trottoir améliorant la visibilité pour les piétons, le marquage des passages piétonniers, l'installation de balises sur les passages piétonniers (balises à mi-traverses) ainsi que la campagne de sensibilisation réalisée par le Service de police de la Ville de Montréal : *100% VIGILANT* sont des exemples de pratiques à étendre à plus grande échelle.

À l'issue de l'analyse effectuée, la Direction des transports, à même son projet de plan d'action, propose un certain nombre de mesures à réaliser à court et à moyen terme pour accroître la sécurité et le confort des piétons.

Ces actions concernent les aspects suivants :

- Aménagement d'intersections
- Aménagement des passages entre intersections

---

<sup>2</sup> 14<sup>e</sup> Chantier : Mettre en œuvre la Charte du piéton

17<sup>e</sup> Chantier : Accroître la sécurité des déplacements

<sup>3</sup> *Plan de transport*, p. 41.

- Apaisement de la circulation
- Marquage des passages piétonniers
- Feux pour piétons
- Virage à droite au feu rouge (VDFR)
- Éducation, sensibilisation, information
- Contrôle policier
- Suivi-évaluation
- Développement et harmonisation

En ce qui a trait à la mise en œuvre du plan d'action, certaines mesures spécifiques à des endroits problématiques seraient déployées à court terme (1 à 3 ans). Et d'autres nécessitant le déploiement de programmes, seraient réalisées à moyen et long terme.

## LES COMMENTAIRES DES CITOYENS ET L'ANALYSE DE LA COMMISSION

### *Commentaires des citoyens*

Plusieurs citoyens et organismes intéressés à la question de la traversée de la rue sont venus faire part de leurs préoccupations et ont soumis plusieurs recommandations afin de sécuriser davantage l'espace urbain. Les commentaires ont été nombreux et ne sauraient être tous reproduits, le rapport ne fera état que des principales demandes présentées à la commission.

À la toute première séance du 17 octobre 2012, plusieurs intervenants ont fait part de préoccupations sur les circonstances de la traversée de la rue pour les personnes à mobilité réduite. Ont été évoqués, la hauteur des bateaux-pavés aux intersections entraînant un temps de traverses plus long, le temps trop court alloué pour permettre une traversée de la rue sécuritaire pour les personnes âgées ainsi que la nécessité de prévoir des mesures facilitant les traverses pour les personnes aveugles et amblyopes. Un citoyen a notamment rappelé la nécessité de maintenir l'interdiction du virage à droite au feu rouge (VDFR) et fait état des difficultés rencontrées par les personnes ayant des limitations fonctionnelles lors d'une traversée à un carrefour giratoire. Les abords de la station de métro Honoré-Beaugrand nécessitent, selon une des intervenantes, un réaménagement afin de rendre cette artère plus sécuritaire. Il a également été question de la rue Des Carrières dans l'arrondissement de Rosemont–La Petite-Patrie qui figure parmi les quartiers où le taux de collisions piéton-véhicule avec blessures serait parmi les plus élevés.

En avril dernier, suite à la présentation du projet de plan d'action, un intervenant représentant un organisme pour personnes à limitations visuelles a réaffirmé la nécessité du maintien de l'interdiction du VDFR et plaidé pour une installation plus importante de feux sonores à Montréal. A aussi été évoquée, la difficulté d'orientation pour les personnes à limitations visuelles sur les rues piétonnes ou places publiques. Des commentaires ont également été soulevés afin d'améliorer l'éclairage. Un aspect qui a été plusieurs fois évoqué pendant la consultation est l'application de la réglementation du *Code de la sécurité routière* concernant le dégagement des intersections. Plusieurs souhaitent que cette mesure soit appliquée pour améliorer la visibilité aux intersections.<sup>4</sup>

<sup>4</sup> **Article 386.** Sauf en cas de nécessité ou lorsqu'une autre disposition du présent code le permet, nul ne peut immobiliser un véhicule routier aux endroits suivants: (...)

4° dans une intersection, sur un passage pour piétons clairement identifié et sur un passage à niveau ni à moins de 5 mètres de ceux-ci; (*Code de la sécurité routière*)

Au cours des quatre séances d'audition des mémoires tenues au mois de mai 2013, la commission a reçu 13 mémoires et cinq intervenants ont transmis leur mémoire à la commission sans présentation. À ce nombre, s'ajoutent quatre mémoires qui ont été présentés au tout début de l'étude du dossier en 2012, pour un total de 22 mémoires.

Dans l'ensemble les intervenants saluent l'initiative de la commission et présentent un certain nombre de recommandations.

Lors de la première séance d'audition de mémoires, six citoyens ont assisté et quatre citoyens ont pris la parole. Un représentant de *Vélo Québec* a rappelé l'adoption de la *Charte du piéton* et fait valoir que malgré la mise en place de certaines mesures, il constate que le bilan des accidents demeure stable et que le confort et la sécurité des piétons ont très peu évolué depuis l'adoption du *Plan de transport*. Il souhaite que se réalisent des plans locaux de déplacements dans chacun des arrondissements et que la Ville de Montréal accélère les mesures prévues au *Plan de transport* et plus particulièrement les mesures énoncées dans la *Charte du piéton* qui en fait partie intégrante. Le *Conseil régional de l'environnement*, pour sa part, est d'avis que la réduction des collisions piétons-véhicules passe essentiellement par une véritable réduction de la circulation automobile et par une plus grande utilisation des transports collectifs. Un autre intervenant a présenté un mémoire répertoriant diverses intersections à Montréal munies de feux piétons et souligné la difficulté de compréhension de ces feux par les piétons compte tenu des différents modes d'affichage existants. Il est d'avis que l'harmonisation des feux piétons serait souhaitable et réduirait la confusion.

La deuxième séance d'audition des mémoires a eu lieu au Centre communautaire de l'Est à l'arrondissement de Pierrefonds–Roxboro et a réuni 7 personnes. Les membres de la commission ont été interpellés sur la situation du Quartier Saint-Pierre dans l'arrondissement de Lachine qui a mis en lumière les nombreuses problématiques de sécurité dans ce secteur enclavé. L'organisme *GRAME*<sup>5</sup> a rappelé les différentes entraves à la marche qui rend ce secteur très particulier. Selon l'avis du *GRAME*, la problématique majeure est la superposition d'échelles et le nombre d'acteurs impliqués dans l'aménagement du secteur. Ce mémoire a expliqué à quel point la dangerosité des artères peut créer une véritable incidence sur la qualité de vie des citoyens d'un quartier. L'organisme a insisté sur l'urgence d'intervenir par la mise en place de diverses mesures afin de sécuriser les traverses piétonnes dans ce quartier.

Une représentante de la *TCAÎM*, s'intéressant à la clientèle des personnes âgées, a quant à elle présenté un certain nombre de propositions pour sécuriser davantage les traverses piétonnes. La population aînée étant en croissance, elle est d'avis qu'il y a urgence d'agir pour entre autres, briser leur isolement.

Une trentaine de personnes ont assisté à la quatrième séance de la commission qui avait lieu à l'Édifice Cummings dans l'arrondissement de Côte-des-Neiges–Notre-Dame-de-Grâce. De ce nombre, 9 ont pris la parole. Des intervenants de plusieurs horizons ont commenté le projet de plan d'action et proposé diverses mesures afin de sécuriser les traverses piétonnes. Plusieurs commentaires ont été dans le sens de la réduction des obstacles au parcours des piétons ayant

---

<sup>5</sup> Le mémoire a été présenté par un regroupement de trois organismes : Le Groupe de recherche appliquée en macroécologie (*GRAME*), le Comité de revitalisation urbaine intégrée du quartier St-Pierre (*CRUISP*) et le Comité d'action en sécurité urbaine de l'arrondissement Lachine (*CASUAL*).

une déficience motrice, l'aménagement de zones de refuge, l'entretien optimal des trottoirs surtout en saison hivernale ainsi que l'aménagement de zones sécurisées pour les piétons lors de travaux de réfection routière. Des citoyens empruntant régulièrement la rue Sherbrooke ont notamment demandé l'aménagement de traverses sécurisées et le contrôle de la vitesse par des aménagements physiques. L'intensification du marquage des traverses, l'installation de feux sonores ainsi que des campagnes de sensibilisation destinées aux usagers de la route sont parmi les recommandations présentées à la commission. La nécessité de tenir compte des principes de l'accessibilité universelle lors d'aménagements urbains a aussi été soulevée parmi les préoccupations des intervenants. La sécurité routière étant une priorité pour la *Société de transport de Montréal*, elle a rappelé qu'une démarche concertée est incontournable lors de projets de réaménagement et de développement du réseau routier. La Direction de la Santé publique a fait valoir l'importance d'intervenir sur l'ensemble du territoire de l'agglomération plutôt qu'aux endroits jugés accidentogènes. Elle est d'avis qu'un diagnostic doit être réalisé en tenant compte du contexte urbain.

### ***L'analyse de la commission***

Dans leurs discussions, les commissaires ont soulevé les principaux aspects qui ont été abordés par les citoyens lors des séances publiques. Une des premières préoccupations a été entre autres, le financement nécessaire pour la mise en place des mesures proposées par la Direction des transports. Pour la réalisation des mesures à court terme, la Direction des transports prévoit l'utilisation des sommes prévues au budget des programmes existants et une enveloppe complémentaire serait à estimer pour certaines autres mesures à mettre en place.

À plusieurs reprises pendant la consultation ainsi que dans neuf des mémoires déposés, les intervenants ont soulevé la question de l'application des normes prévues au *Code de la sécurité routière* concernant le dégagement des intersections. Cette question a fait l'objet de vives discussions et les membres souhaitent que cette mesure soit appliquée dans les prochaines années. Tout comme le marquage des passages piétonniers, qui a plusieurs fois été abordé, les membres ont questionné la qualité du marquage ainsi que sa durabilité. Selon les commentaires entendus lors des consultations, plusieurs passages piétonniers sont dépourvus de marquage. Encore ici, la commission en fait une recommandation.

La commission a pris acte des nombreux modèles d'affichage des feux et souhaite une véritable harmonisation pour ainsi réduire la confusion des piétons quant à leur fonctionnement.

Quant à la question de l'éducation, la commission prend note des nombreuses campagnes de sensibilisation réalisées par le Service de police de la Ville de Montréal. La commission salue ces campagnes et demande qu'elles se poursuivent auprès de l'ensemble des usagers de la route.

Le Quartier Saint-Pierre a fait l'objet de discussions et la Direction des transports a fait part des diverses interventions qui seront apportées afin de sécuriser ce secteur. Dans ses recommandations, la commission a tenu à ce qu'une attention particulière y soit portée sans toutefois limiter les interventions à ce secteur, mais plutôt aux sites où l'insécurité et l'inconfort des piétons sont particulièrement élevés.

## **CONCLUSION**

Au cours de l'examen public, la commission a été saisie de plusieurs propositions qui ne sauraient être toutes rapportées dans ce rapport. Elle tient à souligner que l'ensemble des commentaires émis par les intervenants ont été pris en compte lors de l'analyse plus approfondie du dossier et qu'à l'issue des discussions, la commission a formulé les 13 recommandations qui suivent et qui ont été adoptées à l'unanimité le 11 septembre 2013.

## **LES RECOMMANDATIONS DE LA COMMISSION**

---

La Commission permanente sur le transport et les travaux publics remercie les intervenants qui lui ont fait part de leurs commentaires, propositions et recommandations lors des séances de consultations publiques.

La commission remercie également les représentants de la Direction des transports et du Service de police de la Ville de Montréal pour leur collaboration et leur expertise au cours des séances de travail et publiques.

Au terme de ses travaux et après analyse des commentaires et propositions du public, la commission fait les recommandations suivantes au conseil municipal et au conseil d'agglomération.

Considérant l'adoption du *Plan de transport* en 2008 par le Conseil municipal et dans lequel la sécurité des déplacements constitue un enjeu majeur ;

Considérant que la *Charte du piéton* fait partie intégrante du *Plan de transport* et qu'elle reconnaît la primauté du piéton dans l'espace urbain ;

Considérant que le *Plan de transport* avait notamment pour objectif la réduction de 40% des collisions dans un horizon de 10 ans ;

Considérant que dans le cadre de la mise en œuvre du *Plan de transport*, un projet de révision des passages piétonniers a été entrepris par la Direction des transports;

la commission recommande :

### ***Aménagements d'intersections et des traverses piétonnes***

R-1

Que la Ville de Montréal, les arrondissements, le Service de police de la Ville de Montréal et les villes liées s'assurent de faire respecter, d'ici octobre 2017, les règles prévues au *Code de la*

*sécurité routière* concernant le 5 mètres de dégagement des coins de rue et de part et d'autre d'un passage piétonnier; et que la Direction des transports soit mandatée pour les accompagner sur les questions techniques afin d'assurer une implantation harmonieuse de cette mesure.

R-2

Que la Direction des transports adopte de nouveaux critères permettant, lorsque justifié, d'allonger le temps alloué à la traversée de la rue, notamment pour les piétons à mobilité réduite, en présence de traverses scolaires et aux endroits où il y a une forte concentration de personnes âgées.

R-3

Que la Direction des transports apporte une attention particulière aux sites où l'insécurité et l'inconfort des piétons sont particulièrement élevés, tels que le secteur Saint-Pierre et l'intersection de la rue Mont-Royal et de l'avenue Du Parc, et qu'elle privilégie, à cet égard, des interventions concertées avec les arrondissements le long de corridors de déplacement.

R-4

Que la Ville centre et les arrondissements assurent une meilleure planification et coordination des interventions sur le réseau routier municipal afin de profiter systématiquement des travaux de réfection routière pour intégrer des mesures visant à améliorer la sécurité et le confort de tous les piétons et, plus particulièrement, des personnes à mobilité réduite.

R-5

Que la Ville centre et les arrondissements prennent les mesures nécessaires pour améliorer l'efficacité de traitement des demandes de changement ou d'installation de feux de circulation.

R-6

Que la Ville centre et les arrondissements évaluent et revoient l'aménagement des passages piétonniers à mi-bloc (hors intersections) afin d'accroître la sécurité et le confort des piétons à ces endroits.

### ***Marquage des passages piétonniers***

R-7

Que la Direction des transports se dote des ressources nécessaires pour évaluer les pratiques actuelles de marquage de la chaussée et qu'elle propose aux arrondissements des alternatives pour augmenter la présence, la qualité et la durabilité du marquage dans le réseau routier municipal.

### ***Éducation, sensibilisation, information***

R-8

Que le Service de police de la Ville de Montréal et le Service des infrastructures, du transport et de l'environnement poursuivent leurs campagnes de sensibilisation et d'éducation auprès des piétons, cyclistes et conducteurs de véhicules motorisés concernant le partage sécuritaire de la route.

### ***Feux pour piétons et feux sonores***

R-9

Que la Direction des transports adopte une stratégie d'harmonisation des modes de fonctionnement des feux piétons sur le territoire de l'agglomération de Montréal.

R-10

Que, pour l'ensemble du territoire de la Ville de Montréal, la Direction des transports intensifie l'installation de feux piétons à toutes les intersections munies de feux de circulation le long de toutes les rues affichant de forts débits véhiculaires et piétonniers (ex. rue Sherbrooke), notamment pour les piétons à mobilité réduite, en présence de traverses scolaires et aux endroits où il y a une forte concentration de personnes âgées.

R-11

Que la Direction des transports intensifie l'installation des feux sonores.

### ***Voies réservées aux autobus***

R-12

Que la Ville de Montréal et la Société de transport de Montréal s'assurent conjointement, notamment lors de l'implantation d'une voie réservée, d'accroître de manière systématique la sécurité et le confort des piétons le long des voies réservées et lignes express d'autobus, particulièrement aux intersections et en présence de traverses piétonnes.

### ***Normes de signalisation***

R-13

Que la Direction des transports soit mandatée pour faire la formation du personnel technique de la Ville centre et des arrondissements sur l'interprétation et l'utilisation des normes de signalisation ; et poursuive les représentations auprès du Ministère des transports du Québec pour modifier les normes de signalisation, lorsque requis, afin qu'elles tiennent davantage compte des besoins et contraintes du milieu urbain, notamment concernant l'implantation de panneaux d'arrêt.

## ANNEXE I

---

### LISTE DES INTERVENANTS AUX ASSEMBLÉES PUBLIQUES

#### Séance du 17 octobre 2012

1. M. Daniel Deschênes, *Association du syndrome de Usher du Québec*
2. M. Pierre-Luc Dery, *Regroupement des aveugles et amblyopes du Montréal métropolitain (RAAMM)*
3. M. Steve Desaulniers, *Regroupement des activistes pour l'inclusion au Québec (RAPLIQ)*
4. M. Henry Desbiolles
5. Mme Lynda Gauthier, *Regroupement des activistes pour l'inclusion au Québec (RAPLIQ)*
6. M. Paul Bourque
7. Mme Edna McKenzie
8. M. Michael Shafter
9. Mme Hélène Robillard-Frayne, *Association québécoise de défense des droits des personnes retraitées et préretraitées – Ahuntsic / Saint-Laurent*
10. M. Gerald Kreaden, *Transportation Sub-Committee of the Social Action Committee Cummings Centre*
11. Mme Johanne Séguin
12. M. Steve Quirion, *Comité citoyen pour l'apaisement de la circulation et le verdissement de la rue des Carrières*
13. M. Derek Robertson, *Alliance des piétons et cyclistes du Sud-ouest Montréal*

#### Séance du 10 avril 2013

1. M. Pierre-Luc Dery, *Regroupement des aveugles et amblyopes du Montréal métropolitain (RAAMM)*
2. M. Philippe Vallée, *Comité circulation Cartierville 2013*
3. M. Gerald Kreaden, *Transportation Sub-Committee of the Social Action Committee Cummings Centre*
4. Mme Karen Urtnowski, *NDG Senior Citizens' Council*

#### Séance du 1<sup>er</sup> mai 2013

1. M. Jean-François Pronovost, *Vélo Québec*
2. M. Daniel Bouchard, *Conseil régional de l'environnement de Montréal*
3. M. Paul Bourque
4. M. Gerald Kreaden, *Transportation Sub-Committee of the Social Action Committee Cummings Centre*

### Séance du 14 mai 2013

1. Mme Claudel Taillon-Bouliane, *Groupe de recherche appliquée en macroécologie (GRAMÉ)*,  
M. Romain Rastoin, *Comité de revitalisation urbaine intégrée du quartier St-Pierre (CRUISP)*,  
Mme Katia Lévesque, *Comité d'action en sécurité urbaine de l'arrondissement Lachine (CASUAL)*
2. Mme Marie-Josée Dupuis, *Table de concertation des aînés de l'île de Montréal (TCAÎM)*
3. Mme Lucie Francoeur

### Séance du 16 mai 2013

Aucun citoyen

### Séance du 21 mai 2013

1. M. Luc Forget, *Axaequo*
2. M. Philippe Vallée, *Comité circulation Cartierville 2013*
3. M. Pierre-Luc Déry et Yvon Provencher, *Regroupement des aveugles et amblyopes du Montréal métropolitain (RAAMM)*
4. M. Gerald Kreaden, *Transportation Sub-Committee of the Social Action Committee Cummings Centre* et Mme Karen Urtnowski, *NDG Senior Citizens' Council*
5. Dr. Richard Massé et Dr. Patrick Morency, *Direction de la Santé publique*
6. M. Derek Robertson et M. Pierre Marcoux, *Alliance des piétons et cyclistes du Sud-ouest Montréal*
7. M. Michel Labrecque et M. Jocelyn Grondines, *Société de transport de Montréal*
8. Mme Nancy Ship, *Contactivity Centre Inc.*
9. M. Anthony Frayne

### Séance du 11 septembre 2013

Aucun citoyen

## **ANNEXE II**

---

### **LISTE DES ORGANISMES, INSTITUTIONS OU CITOYENS AYANT DÉPOSÉ UN MÉMOIRE**

#### **Mémoires déposés le 17 octobre 2012**

1. Comité citoyen de la rue Des Carrières
2. Projet Montréal
3. Madame Edna-May Mac Kenzie
4. Monsieur Paul Bourque

#### **Mémoires déposés le 1<sup>er</sup> mai 2013**

5. Monsieur Paul Bourque
6. Vélo Québec

#### **Mémoires déposés le 14 mai 2013**

7. Groupe de recherche appliquée en macroécologie (GRAMÉ)
8. Table de concertation des aînés de l'île de Montréal - TCAÎM

#### **Mémoires déposés le 21 mai 2013**

9. Alliance des Piétons et Cyclistes du Sud-ouest Montréal
10. Comité circulation Cartierville 2013
11. Comité d'action sociale - Contactivity Centre
12. Direction de la Santé publique
13. Ex aequo
14. Monsieur Anthony Frayne
15. Regroupement des Aveugles et Amblyopes du Montréal Métropolitain (RAAMM)
16. Transportation Sub-Committee of the -Social Action Committee, Cummings Centre, NDG  
-Senior Citizens' Council
17. Société de transport de Montréal (STM)

#### **Mémoires déposés sans présentation orale**

18. Centre d'écologie urbaine de Montréal

19. Comité de suivi Quartier vert NDG
20. Solidarité Mercier-Est, Vrac Environnement, La Maison d'Aurore, Comité de suivi de NDG Sud-Est
21. Conseil régional de l'environnement de Montréal
22. Office des personnes handicapées du Québec

Conformément au Règlement sur les commissions permanentes du conseil municipal (06-009) et au Règlement sur les commissions permanentes du conseil d'agglomération (RCG 06-024), le présent document peut être consulté sur la page Internet des commissions à l'adresse [www.ville.montreal.qc.ca/commissions](http://www.ville.montreal.qc.ca/commissions) de même qu'à la Division des élections et du soutien aux commissions de la Direction du greffe, bureau R-134 de l'hôtel de ville. De plus, tous les documents déposés en lien avec cette étude publique sont également disponibles sur le site internet de la commission.