

Direction du greffe
Division des élections et du soutien aux commissions
Montréal

PROCÈS-VERBAL d'une assemblée publique de la Commission sur le transport et les travaux publics, tenue le mardi 21 mai 2013 à 19 h, à l'Édifice Cummings, 5151, Chemin de la Côte-St-Catherine

Commission sur le transport et les travaux publics

Commissaires présents

M. Claude Dauphin, vice-président
maire, Lachine

Mme Cindy Leclerc
conseillère de ville, Rivière-des-Prairies—Pointe-aux-Trembles

M. Maurice Cohen
conseiller d'arrondissement, Saint-Laurent

M. Gilles Déziel
conseiller d'arrondissement, Rivière-des-Prairies—Pointe-aux-Trembles

M. Alex Norris
conseiller de ville, Plateau-Mont-Royal

Commissaires absents

M. Luis Miranda, président
conseiller de la ville, Anjou

M. Edgar Rouleau, vice-président
maire, Cité de Dorval

M. François Croteau
conseiller de ville, Rosemont—La Petite-Patrie

M. Beny Masella
maire, Ville de Montréal-Ouest

M. François Robert
Conseiller d'arrondissement, l'Île Bizard—Sainte-Geneviève

M. Bertrand A. Ward
conseiller de ville, Pierrefonds-Roxboro

Malgré que le quorum n'est pas atteint, les membres conviennent de tenir l'assemblée; aucun point de décision n'est à l'ordre du jour.

Aussi présents :

De la Direction des transports, messieurs Guy Pellerin et Mohamed Thameur Souissi.
Du Service de police de la Ville de Montréal, M. Sylvain Dubois.

Assistance :
30 personnes

1. Ouverture de l'assemblée

En l'absence de M. Miranda, M. Dauphin, préside la séance.

À 19 h 05, M. Dauphin ouvre l'assemblée et souhaite la bienvenue à tous. Il invite les membres de la commission à se présenter. Il salue les intervenants de la Direction des transports.

2. Lecture et adoption de l'ordre du jour

Sur une proposition de M. Alex Norris, appuyée par Mme Cindy Leclerc, l'ordre du jour est adopté à l'unanimité.

3. La traversée de la rue – réception des mémoires

M. Dauphin invite les citoyens à se présenter au micro pour présenter leur mémoire.

M. Luc Forget, Ex aequo

M. Forget fait un rappel des grands objectifs énoncés dans la Charte de piéton faisant partie intégrante du Plan de transport adopté en 2008. Se basant sur la politique municipale en accessibilité universelle, il recommande que les besoins de tous les citoyens soient un enjeu mis en valeur dans la planification des nouvelles règles concernant le développement de la traversée des rues et que dans ses recommandations, la Commission tienne compte de l'accessibilité universelle.

Il indique que la Ville de Montréal doit mettre de l'avant des mesures qui créeront un milieu de vie où il n'y aura pas d'obstacles sur le parcours des piétons, où les surfaces des parcours qu'empruntent les gens ayant une déficience motrice favoriseront leurs déplacements et où la signalisation permettra à tous de mieux s'orienter et de circuler en tout confort et en toute sécurité.

Son mémoire fait état de recommandations visant les objectifs suivants :

- Permettre la localisation des traversées de rue
- Permettre d'effectuer une traversée de rue
- Permettre une traversée sécuritaire de la rue

Ces quelque 20 recommandations se déclinent sous 4 volets :

- Géométrie
- Traverse piétonne
- Signalisation
- Entretien

M. Dauphin demande au citoyen son avis sur les autobus à planchers surbaissés.

M. Pellerin aimerait entendre les commentaires du citoyen sur l'utilisation des plaques podotactiles.

M. Philippe Vallée, Comité circulation Cartierville 2013

M. Vallée insiste sur la nécessité de d'intervenir sur l'ensemble du réseau routier plutôt qu'aux intersections.

Dans son mémoire, il retient les 3 priorités suivantes :

- Problèmes de circulation et mesures d'apaisement afin d'améliorer la qualité de vie des citoyens de l'arrondissement;
- Sécurité des piétons particulièrement autour des écoles, des résidences pour personnes âgées et des CPE;
- Transports en commun, autres options de déplacement, pistes cyclables, etc.

M. Pellerin donne davantage d'informations sur le dégagement des coins de rues.

M. Dubois précise la façon de faire, par le SPVM, pour calculer le dégagement.

M. Pierre-Luc Déry et Yvon Provencher, Regroupement des aveugles et amblyopes du Montréal métropolitain (RAAMM)

Les représentants du RAAMM mettent l'accent sur la nécessité de tenir compte des principes d'accessibilité universelle lors de tout aménagement urbain (voies piétonnes, feux sonores).

Il fait certains constats sur des aménagements qui peuvent compliquer le déplacement des personnes ayant une limitation visuelle telles que de grandes places publique où la voie piétonne est au même niveau que celle des voitures et de nouveaux types de services de transport (SRB) où l'aménagement de pistes cyclables.

Certaines recommandations sont formulées portant sur :

- L'ajout de feux sonores conformément aux normes du MTQ, 100 nouvelles installations d'ici 2015 et assurer un entretien adéquat;
- S'assurer qu'un bateau-pavé soit aligné avec la traverse piétonne et comporte un seuil de 13 mm;
- L'installation de dalles podotactiles en fonte pour marquer une intersection;
- L'aménagement de saillies de trottoirs afin de mieux identifier l'endroit où la personne doit faire sa traversée;
- S'assurer que les traverses piétonnes soient sans obstacles (revêtement uniforme et stable);
- Le nom des rues doit être facilement repérable et lisible;
- Le maintien de l'interdiction de VDFR;
- En cas de transformation d'une rue en rue partagée, s'assurer de l'aménager en respectant les notions d'accessibilité universelle;
- Assurer un déneigement adéquat, i.e. déneiger le passage entre le trottoir et la rue aux intersections, rendre accessible les boutons d'appel des feux sonores en tout temps, déneiger les débarcadères et voir à ce qu'ils soient nettoyés en même temps que les trottoirs afin de faciliter les déplacements en taxi ou en transport adapté, dégager les surfaces de revêtements partout dans la Ville le plus efficacement possible afin de conserver leur propriété antidérapante.

M. Norris demande des précisions sur l'installation de feux sonores.

M. Gerald Kreaden, Transportation Sub-Committee of the Social Action Committee Cummings Centre et Mme Karen Urtnowski, NDG Senior Citizens' Council

M. Kreaden fait état du nombre grandissant d'aînés et plus particulièrement dans l'arrondissement de CDN-NDG. Les aînés sont désireux de maintenir une vie sociale active et pour ce faire, doivent emprunter le réseau routier. Afin qu'ils se sentent en sécurité sur le réseau routier, il est nécessaire de sécuriser les traverses piétonnes.

Les mémoires des deux organismes s'inscrivent dans la foulée de l'adoption du plan d'action municipal pour les aînés (octobre 2012) ainsi que les principes d'accessibilité universelle afin de mettre en lumière certains irritants qui peuvent affecter la sécurité des aînés dans l'arrondissement de CDN-NDG.

Les organismes présentent les recommandations suivantes :

- Éducation du public par une vaste campagne de sensibilisation destinée à tous (automobilistes, cyclistes, motocyclistes, piétons de tous âges);
- Application des règlements (photo-radar installé aux intersections dangereuses);
- Amélioration du déneigement (rues et trottoirs);
- Sécurisation des intersections par l'augmentation du temps alloué pour traverser la rue ou par l'ajout de saillies (particulièrement près des secteurs où circulent les aînés). Est également soulevée la possibilité de prévoir des brigadiers pour aînés;
- L'aménagement de passages piétonniers avec signal sonore. L'aménagement de mesures d'apaisement telles que les dos d'âne, les lumières clignotantes et les photos radar);
- Organiser et contrôler l'achalandage des cyclistes en réinstallant la plaque d'immatriculation;
- Prévoir davantage de stationnement pour personnes à mobilité réduite;
- Améliorer la visibilité aux coins des rues par un dégagement de 6 mètres;
- Revoir les intersections sur la rue Sherbrooke Ouest dans NDG dans le cadre du chantier de l'aménagement d'une voie réservée pour bus de Elmhurst à Décarie.

M. Norris prend connaissance des statistiques de collisions et est d'avis que le dégagement des intersections devrait être une priorité locale.

Dr. Richard Massé et Dr. Patrick Morency, Direction de la Santé publique (DSP)

Les représentants de la DSP font 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 des volumes de piétons et de véhicules ainsi que des aménagements routiers. Elle demande aussi que les interventions soient posées selon les stratégies reconnues efficaces. La DSP demande également la priorisation des rues à fort volume de circulation automobile et piétonnière et l'intégration de la protection des piétons dans les projets courants de réfection.

Mme Leclerc remercie les intervenants et demande de préciser leur plan d'intervention.

Une discussion s'engage sur le temps de traverse. M. Pellerin souligne la possibilité d'abaisser le temps pour permettre aux piétons de traverser toutes les voies. Une réflexion est à faire sur le mode de fonctionnement des feux piétons ainsi que le temps de traverse.

M. Derek Robertson et M. Pierre Marcoux, Alliance des piétons et cyclistes du Sud-ouest Montréal

Messieurs Robertson et Marcoux font état, dans leur mémoire, de problèmes de cohabitation entre automobilistes, cyclistes et piétons. L'association constate que l'automobile semble prendre plus d'importance sur les routes aux dépens de la sécurité des cyclistes et piétons. Elle fait les constats suivants :

- Le non-respect des droits des piétons aux traverses piétonnières par les conducteurs;
- Le manque de visibilité aux intersections et le manque de courtoisie ou d'indifférence des conducteurs de véhicules envers les piétons et cyclistes aux intersections où il n'y a aucun marquage ou panneau de signalisation;
- L'absence de l'application d'un corridor de sécurité par les conducteurs de véhicules lorsqu'une personne ou un cycliste est sur la chaussée.

Ils formulent les recommandations suivantes :

- Dégagement des intersections conformément au Code de la sécurité routière;
- Aménagement de saillies de trottoirs aux intersections comme mesure exceptionnelle. Dans un premier temps, prévoir d'autres mesures telles que le marquage avec des lignes jaunes sur le bord des trottoirs indiquant l'interdiction de stationnement et l'installation de bacs à fleurs à certaines intersections;
- Maintien de l'interdiction du VDFR;
- Respect des passages piétonniers par une application plus rigoureuse de la réglementation;
- Marquage de ligne d'arrêt en aval des passages piétonniers;
- Réduire le nombre d'automobiles garées sur les rues ainsi que la circulation automobile;
- Tenue d'une campagne de sécurité routière pour les piétons.

M. Michel Labrecque et M. Jocelyn Grondines, Société de transport de Montréal

M. Labrecque débute en rappelant que la sécurité routière est une priorité pour la Société de transport de Montréal. Le mémoire contient 3 recommandations :

- Adopter une approche par corridor en matière de réaménagement du réseau routier;
- Profiter de chaque projet d'infrastructure sur la voie publique pour favoriser la mobilité collective et active et accroître la sécurité de tous;
- Impliquer activement la STM lors des projets de réaménagement et de développement du réseau routier.

Mme Nancy Ship, Contactivity Centre Inc.

Mme Ship tient à présenter ses préoccupations sur la traversée de la rue, un sujet pour lequel les aînés ont plusieurs commentaires à soulever. Le centre présente 4 préoccupations :

- Nécessité d'une campagne de sensibilisation destinée aux usagers de la route (automobilistes et cyclistes) pour une meilleure courtoisie et un respect de la réglementation;
- Le temps alloué pour la traversée de la rue devrait être augmenté afin de permettre aux aînés de traverser la rue de manière sécuritaire. Également, intensifier le marquage des traverses piétonnes;
- L'installation de feux de circulation sonores;
- Assurer un déneigement adéquat des trottoirs.

M. Anthony Frayne

M. Frayne note depuis les dernières années, une promotion de la part de l'administration montréalaise de la pratique du vélo comme mode de transport urbain. Il est d'avis que cette promotion se fait aux dépens de la sécurité et du confort du piéton et de l'utilisateur de l'autobus. Il déplore que le document de consultation parle peu de l'enjeu du piéton vs. cycliste. Et, le nombre de collisions piétons-cyclistes n'est pas recensé, à son avis.

Il soumet 5 recommandations :

- Tenir compte explicitement des inconvénients pour le piéton en évaluant des propositions en faveur du vélo, et trouver un juste équilibre entre les deux;
- Développer une base de données complète et fiable sur les collisions piétons-cyclistes;
- Exercer un contrôle réel et efficace sur le comportement des cyclistes;
- Aménager les pistes cyclables pour apaiser la circulation par vélo aux endroits problématiques (par exemple, installations de demi-barrières ou chicanes);
- Reconnaître que le vélo, à cause d'une minorité de ses adeptes, peut apporter son lot d'inconvénients dans une grande ville comme Montréal et ne pas l'appuyer aveuglement par rectitude politique.

4. Période de questions des membres de la commission

Aucune question de membres de la commission.

5. Levée de l'assemblée

M. Dauphin remercie les citoyens et organismes qui se sont déplacés et qui ont déposé des mémoires.

À 22 h 30, sur une proposition de M. Gilles Déziel, appuyée par Mme Cindy Leclerc, l'assemblée est levée.

ADOPTÉ LE : 15 AVRIL 2014

« original signé »

« original signé »

Alex Norris
Membre

Edwige Noza
Secrétaire recherchiste