

PROCÈS-VERBAL d'une assemblée publique de la Commission sur le transport et les travaux publics, tenue le mercredi 10 avril 2013 à 19 h, à la salle du conseil de l'hôtel de ville, 275, rue Notre-Dame Est.

Commission sur le transport et les travaux publics

Commissaires présents

M. Luis Miranda, président
conseiller de la ville, Anjou
M. Edgar Rouleau, vice-président
maire, Cité de Dorval
M. Claude Dauphin, vice-président
maire, Lachine
Mme Cindy Leclerc
conseillère de ville, Rivière-des-Prairies—Pointe-aux-Trembles
M. Gilles Déziel
conseiller d'arrondissement, Rivière-des-Prairies—Pointe-aux-Trembles
M. Beny Masella
maire, Ville de Montréal-Ouest
M. Alex Norris
conseiller de ville, Plateau-Mont-Royal
M. François Robert
Conseiller d'arrondissement, l'Île Bizard—Sainte-Geneviève

Commissaires absents

M. Maurice Cohen
conseiller d'arrondissement, Saint-Laurent
M. François Croteau
conseiller de ville, Rosemont—La Petite-Patrie
M. Bertrand A. Ward
conseiller de ville, Pierrefonds-Roxboro

Le quorum est atteint

Aussi présents :

M. Réal Ménard, membre du comité exécutif, responsable du transport.

De la Direction des transports, messieurs Claude Carette, directeur, Guy Pellerin et Mohamed Thameur Souissi, mesdames Nancy Badeau, Lise Fafard et Marie-Hélène Bouchard.
Du Service de police de la Ville de Montréal, Madame Louise Bonneau.

Assistance :
23 personnes

1. Ouverture de l'assemblée

À 19 h 05, M. Miranda ouvre l'assemblée et souhaite la bienvenue à tous. Il présente les membres de la commission ainsi que les différents intervenants dans le dossier.

Il souhaite la bienvenue à M. Réal Ménard, responsable du transport au comité exécutif.

2. Lecture et adoption de l'ordre du jour

Sur une proposition de M. Edgar Rouleau, appuyée par M. Gilles Déziel, l'ordre du jour est adopté à l'unanimité.

3. Adoption du procès-verbal de l'assemblée publique du 17 octobre 2012

Sur une proposition de M. Edgar Rouleau, appuyée par M. Alex Norris, le procès-verbal de l'assemblée du 17 octobre 2012 est adopté.

M. Miranda invite M. Ménard à prendre la parole.

M. Ménard accueille la démarche de la commission sur la sécurisation des traverses piétonnes. Il rappelle l'adoption du Plan de transport et de la Charte du piéton au cours des dernières années. Il souligne que les usagers de la route étant de plus nombreux, la réflexion doit nécessairement se faire

pour accroître la sécurité lors des traverses de la rue. Les mesures mises de l'avant devront tenir compte des besoins en mobilité de toutes les clientèles et plus particulièrement des besoins des clientèles plus vulnérables. Finalement, il souhaite des travaux fructueux aux membres de la commission.

M. Miranda remercie M. Ménard et invite les intervenants de la Direction des transports à débiter leur présentation.

M. Carette fait une brève introduction et invite M. Souissi à débiter la présentation.

4. La traversée de la rue : comment accroître la sécurité et le confort des piétons?

4.1 Présentation de la Direction des transports

M. Souissi rappelle le contexte dans lequel la traversée de la rue a pris naissance. En 2002, lors du Sommet de Montréal, plusieurs débats ont eu lieu et une Charte du piéton a été adoptée en 2006 et s'en est suivi du Plan de transport en 2007. De ce document, est ressorti l'objectif de réduire de 40% les collisions sur une période de 10 ans.

M. Souissi explique les différents contextes de traversées (en intersection/à mi-bloc ou en section courante). Il rappelle l'exercice public du mois d'octobre 2012, séance au cours de laquelle 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.

Suite à cette consultation publique, 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. Pour les fins de l'analyse, les collisions considérées sont celles produites entre les années 2007 à 2011.

Le sondage 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
- 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

Finalement, le cadre de mise en œuvre des pistes d'interventions proposées sera déployé à court (1 à 3 ans) et à moyen terme (3 ans et plus). Concernant le volet financier, la Direction des transports utilisera les budgets des programmes existants et une enveloppe complémentaire, afin de mettre en œuvre davantage d'initiatives, restera à être déterminée.

M. Miranda remercie M. Souissi pour la présentation et invite les citoyens à poser leurs questions.

4.2 Période de questions et de commentaires du public

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

M. Déry est sensible à la question du VDFR particulièrement pour les personnes à limitations

visuelles. Il est heureux que la Ville réitère l'interdiction du VDFR. Il aborde également la question des feux sonores; les demandes sont nombreuses pour l'ajout de tels feux à plusieurs intersections à Montréal. Finalement, il fait état des rues partagées et rues piétonnes et la difficulté pour les personnes à limitations visuelles de s'orienter; la présence d'un trottoir est donc nécessaire.

M. Philippe Vallée, Comité circulation Cartierville 2013

M. Vallée pose une question concernant l'ajout de photos radar. Il insiste pour que l'éclairage des rues soit efficace et performant, ce qui pourrait contribuer à réduire le taux d'accidents au début de l'automne. Il fait état d'un endroit où la traverse en diagonale existe dans l'arrondissement d'Ahuntsic-Cartierville et commente son bon fonctionnement. Finalement, il demande que soit appliquée la restriction du stationnement près des intersections prévue dans le Code de la sécurité routière.

Sur la question des photos radar, M. Ménard précise qu'un certain nombre seront installés à des endroits stratégiques pour améliorer la sécurité. Il est d'avis que cette mesure peut effectivement faire en sorte d'améliorer la sécurité des piétons aux carrefours.

M. Gerald Kreaden, Transportation Sub-Committee of the Social Action Committee Cummings Centre

M. Kreaden présentera un mémoire au cours des prochaines séances publiques consacrées au dépôt de mémoires. Il s'intéresse au délai pour l'implantation des nouvelles mesures prévues au plan d'action compte tenu du nombre de blessés et de décès à chaque année suite à des collisions sur le territoire de Montréal. Le mémoire portera également sur l'entretien des trottoirs et sur l'immatriculation des vélos.

Mme Karen Urtnowski, NDG Senior Citizens' Council

Mme Urtnowski aimerait connaître les normes en vigueur pour déterminer le temps de traverse d'une intersection.

M. Pellerin précise qu'un feu piéton comporte une première période d'engagement qui est d'environ 9 secondes et une deuxième période pendant laquelle apparaît le décompte numérique lequel tient compte d'une vitesse de marche relativement lente et calculée selon le nombre de voies. Cette façon de faire est la norme générale à Montréal, toutefois, certains endroits, comme à Montréal-Est, utilisent un autre type de feu. Il est conscient qu'une problématique existe sur les différents modes de feux; ce qui rend la compréhension plus difficile.

4.3 Période de questions et de commentaires des membres de la commission

M. Dauphin commente l'installation de bollards dans l'arrondissement de Lachine et l'effet dissuasif chez les automobilistes. Il demande si une plus grande installation créera un effet pervers chez les automobilistes.

M. Souissi précise que la Ville centre fait une réflexion sur cette mesure; il faut évaluer l'effet réel tenant compte que cette mesure est temporaire. Au terme de cette réflexion, une directive sera élaborée.

M. Rouleau abonde dans le même sens que M. Dauphin. Il demande si la Direction des transports a considéré la tenue d'une campagne de sensibilisation.

M. Pellerin indique qu'une analyse a été effectuée sur les endroits problématiques. À l'automne, par exemple, le SPVM tient une campagne de sensibilisation et d'information plus ciblée.

M. Masella revient sur le temps de traverse et demande si les intersections utilisent la même formule pour la traverse indépendamment des circonstances ou s'il arrive que certains feux soient modifiés pour tenir compte de la clientèle du secteur, par exemple près d'une résidence pour personnes âgées ou d'un hôpital.

M. Pellerin fait part d'un exemple dans l'est de Montréal où une adaptation a été faite pour tenir compte d'une clientèle âgée. Dans l'avenir, cette pratique pourra être utilisée compte tenu du vieillissement de la population.

Mme Leclerc souhaite connaître la donnée qui prévaudra lors de la détermination de mesures au plan d'action : les conclusions du sondage d'opinion ou plutôt le nombre de blessés à un endroit donné.

M. Souissi répond que le sondage a permis d'identifier des problématiques. Pour une évaluation avant et après une mesure adoptée, la Direction des transports tiendra compte de l'aspect technique

mais également d'un nouveau sondage qui sera fait afin de connaître l'évolution de la perception des piétons.

M. Déziel demande si l'aménagement des arrêts d'autobus entre deux intersections a été analysé.

M. Pellerin connaît ce débat sur les arrêts d'autobus, il souligne que l'implantation de saillies allongées de la longueur de l'autobus permet de solutionner en bonne partie ce problème.

M. Robert demande si une analyse comparative a été faite dans d'autres villes canadiennes sur les mesures de sécurisation de traverses piétonnes.

M. Souissi indique que Montréal est bien positionnée par rapport aux autres villes canadiennes et propose de remettre un document explicatif aux membres de la commission.

M. Norris pose les questions suivantes :

- Il aimerait avoir des précisions sur les statistiques indiquées à la page 11 de la présentation sur les véhicules impliqués dans les collisions. Il constate un pourcentage plus élevé pour les taxis et les autobus.

- Il aimerait savoir si des recommandations ont été faites auprès de la STM pour améliorer la conduite chez les chauffeurs d'autobus.

- Il est d'avis qu'il y aurait lieu d'affecter plus de ressources pour l'implantation de mesures correctrices plutôt qu'en encadrement.

- En prenant connaissance des statistiques, il est d'avis qu'il y a surreprésentation des personnes à mobilité réduite parmi le nombre de victimes.

- Faisant référence à un secteur de l'arrondissement du Plateau Mont-Royal (Avenue du Parc/Saint-Viateur) qui est parmi les intersections les plus dangereuses de Montréal; il demande s'il y a des travaux de sécurisation qui pourraient être faits.

- À l'intersection Saint-Laurent et Sherbrooke, il souhaiterait qu'une signalisation spécifique aux piétons soit ajoutée pour sécuriser la traverse.

- Pour le projet pilote de passage pour piétons à mi-bloc, il propose l'endroit suivant : l'avenue du Parc entre Van Horne et Bernard.

- Il aimerait qu'un document comparatif entre les arrondissements soit élaboré pour démontrer le pourcentage des intersections qui respectent le 5 mètres de dégagement des coins de rue.

M. Souissi est d'avis qu'effectivement la voiture est très impliquée dans les accidents. Il souligne qu'un premier contact a été fait avec la STM pour améliorer la sécurisation des arrêts.

M. Pellerin insiste sur la nécessité de faire des analyses avant d'implanter une mesure afin qu'elle soit plus performante.

Mme Bonneau ajoute un élément de réponse concernant le comportement des victimes. Elle indique que les campagnes de sensibilisation auront un impact certain sur le changement des comportements.

M. Souissi constate le nombre de victimes élevé parmi les personnes à mobilité réduite par rapport aux autres usagers de la route et il convient que cette donnée doit être examinée de plus près.

Concernant l'intersection Avenue du Parc et Saint-Viateur, M. Pellerin mentionne que des interventions peuvent être apportées pour sécuriser davantage le secteur même si des travaux avaient été faits auparavant dans ce secteur.

M. Pellerin invite M. Norris à faire une demande auprès de son arrondissement pour ajouter un feu de circulation sur l'avenue du Parc; cette mesure serait plus appropriée.

M. Pellerin précise que la Direction des transports travaille à l'élaboration d'un guide à l'intention des arrondissements pour mieux implanter la norme du dégagement des intersections.

Mme Leclerc traite du dégagement des coins de rue et se demande comment se fait-il que des parcomètres soient installés à ces endroits.

M. Carette explique les règles de compétence pour la gestion du réseau montréalais et conséquemment l'installation de parcomètres. Il explique la planification intégrée lors de l'exécution de travaux sur une artère.

M. Dauphin commente l'utilisation de la flèche verte permettant aux piétons de s'engager en toute sécurité. Il est d'avis que cette mesure est efficace.

M. Pellerin précise que cette mesure sera implantée dans divers endroits à Montréal, notamment dans l'arrondissement de Lachine.

5. Levée de l'assemblée

M. Miranda remercie les personnes qui ont participé à cette assemblée. Il remercie également M. Ménard, les membres de la commission, les représentants de la Direction des transports et du Service de police de la Ville de Montréal.

À 21 h 15, sur une proposition de M. Claude Dauphin, 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