Direction du greffe
Division des élections et du soutien aux commissions

Procès-verbal de l'étude publique sur la traversée de la rue :
comment accroître la sécurité et le confort des piétons ?

Commission sur le transport et les travaux publics (volet agglomération)

Le mercredi 17 octobre 2012 à 19 h
Hôtel de ville de Montréal, 275, rue Notre-Dame Est, salle du conseil

COMMISSAIRES PRÉSENTS

M. Luis Miranda, président
Mme Elsie Lefebvre, vice-présidente
M. Edgar Rouleau, vice-président
Mme Caroline Bourgeois
M. Maurice Cohen
Mme Ann Guy
M. Alex Norris
M. Lionel Perez
M. François Robert

COMMISSAIRES ABSENTS

M. Beny Masella
M. Bertrand Ward

INVITÉS

M. Claude Carette, directeur, Direction des transports
M. Guy Pellerin, chef de division, Direction des transports
M. Mohamed Thameur Souissi, ingénieur, Direction des transports
M. Serge Lefebvre, chef de division, Direction des transports
Mme Kathie Tremblay, chef d'équipe, Direction des transports
Mme Lise Fafard, agente de recherche, Direction des transports
Mme Marie-Hélène Bouchard, secrétaire recherchiste, Direction des transports
Mme Sophia Provost, agent de police, Service de police de la Ville de Montréal (SPVM)

45 citoyens, huit employés de la Ville et deux attachés politiques étaient présents dans la salle.

1. Ouverture de l'assemblée

Le président invite les personnes à prendre place et déclare l'assemblée ouverte à 19 h 05. Il présente les membres de la Commission et explique les objectifs poursuivis par cette l'étude publique et le déroulement de la séance.

2. Adoption de l'ordre du jour

Sur une proposition de M. Rouleau, appuyée par Mme Lefebvre, l'ordre du jour est adopté à l'unanimité.

3. Adoption du procès-verbal des assemblées publiques des 22 septembre, 26 octobre, 27 octobre et 23 novembre 2011 et du 14 mars 2012

Sur une proposition de M. Perez, appuyée par M. Robert, le procès-verbal est adopté à l'unanimité.

Le président invite M. Michel Bissonnet, responsable du dossier du transport au comité exécutif, à prendre la parole.

M. Bissonnet accueille positivement l'initiative de la Commission de consulter les citoyens à propos de la démarche de la Direction des transports sur la traversée de la rue à Montréal. « La Ville s'est positionnée favorablement en adoptant le *Plan de transport* et la *Charte du piéton* », précise-t-il. Toutefois, le déplacement à pied représente le plus de risques. Alors, comment rendre la traversée plus sécuritaire ? « Comme le point de vue peut différer selon les personnes, jusqu'à quel point veut-on changer les comportements individuels pour y arriver? », interroge-t-il.

Tout en tenant compte des différents moyens de transport et des besoins des diverses clientèles, manifestement la Ville doit évaluer les avantages et les inconvénients des nouvelles solutions et autres mesures à introduire dont celles mises de l'avant dans le Plan de transport pour réduire le transport par automobile et renouveler le transport actif. L'ajout de pistes cyclables, de voies réservées, de feux de piétons et sonores fait partie du tableau des interventions envisageables.

M. Bissonnet soutient la réflexion de la Direction des transports. Elle a pour but de répondre à une préoccupation majeure de l'ensemble des citoyens relative à la sécurité des piétons aux traversées des rues. Il renchérit en énonçant que la complexité du sujet commande que cette question soit abordée

sous tous ses angles et en profondeur et l'assemblée de ce soir n'est que le premier jalon des travaux de la Commission au sujet de la mobilité et la sécurité des piétons.

Il termine en remerciant toute l'équipe de la Direction des transports et les membres de la Commission sans oublier l'apport de la Commission de la sécurité publique et de son président, M. Claude Trudel, pour le travail de collaboration avec le Service de police de la Ville de Montréal.

4. La traversée de la rue : comment accroître la sécurité et le confort des piétons - présentation du dossier

M. Claude Carette explique le défi pour sa direction qui œuvre depuis quelque temps à trouver des solutions qui permettront d'accroître la sécurité et le confort des piétons. Cette assemblée publique a pour but d'accueillir les commentaires des citoyens et des membres pour bonifier la réflexion. Il invite l'ingénieur chargé du projet, M. Souissi, à présenter la démarche préconisée[1].

M. Souissi met en contexte la portée et les objectifs du projet qui questionnent la place du piéton dans le milieu urbain. Cette question est reliée aux différentes orientations avancées lors du Sommet de Montréal en 2002. À cet égard, il se réfère à la déclaration de la *Charte du piéton* qui reconnaît la primauté du piéton dans l'espace urbain par une révision des passages piétonniers et qui affirme la nécessité, pour le piéton, d'adopter des comportements sécuritaires. Puis, il cite un des objectifs de cette dernière qui prescrit de sécuriser les cheminements, en particulier les traversées piétonnes. Finalement, il fait référence au *Plan de transport* dont la primauté du piéton est introduite dans quatre de ces 21 chantiers qui traitent de sécurité et de qualité de vie des citoyens dont une action porte spécifiquement sur la révision de l'ensemble des passages piétonniers :

- 14e chantier : *Mettre en œuvre la Charte du piéton*
- 15e chantier : *Consolider le caractère piétonnier du centre-ville et des quartiers centraux*
- 16e chantier : *Redonner aux résidents des quartiers montréalais la qualité de vie qui leur revient*
- 17e chantier: *Accroître la sécurité des déplacements*

Ensuite, M. Souissi situe l'étendue et les objectifs de la consultation publique qui sont de présenter la démarche préconisée, de répondre aux interrogations des citoyens et de recueillir leurs suggestions pour la révision des traversées de la rue. L'examen public se poursuivra en 2013 par la présentation du projet de plan d'action de la Direction des transports, la réception des mémoires des citoyens et organismes et le dépôt des recommandations de la Commission au conseil municipal. Entre temps, un sondage d'opinion sur le sentiment de sécurité des piétons se tiendra et la concertation déployée auprès de divers intervenants afin de trouver les points de convergence se poursuivra. Finalement, un projet de plan d'action, l'examen public et les recommandations déposés, la planification du plan d'action et sa mise en œuvre seront déployées. Ainsi, la direction compte améliorer les conditions de marche sur plusieurs fronts et multiplier des mesures d'apaisement de la circulation véhiculaire.

Le projet de révision s'étendra à trois classes de traversée piétonne, en vertu des articles 447 et 450 du Code de sécurité routière :

1. en intersection (analyse des feux de circulation),
2. en section courante (mi-bloc) à un passage piétonnier, ou
3. en section courante, en l'absence de passage piétonnier.

L'ingénieur décline les objectifs du projet comme suit :

- Accroître la sécurité des personnes ce qui induit de réduire les collisions ;
- Accroître le confort pour tous les piétons lors de la traversée de la rue, aux carrefours ainsi qu'ailleurs.

M. Souissi énonce les enjeux reliés au partage de la rue et à la place du piéton. Ils sont de trois ordres :

- la sécurité ;
- le confort ;
- le plaisir.

Toutefois, l'arbitrage entre les besoins concurrents de multiples usagers demeure le défi à relever pour la Direction des transports. Il décrit ainsi les attentes du piéton traversant la rue :

- de disposer d'un espace accessible et clairement identifié ;
- de disposer d'une plage de temps suffisante pour traverser ;
- d'être à l'abri de toute menace de collision (protection) ;
- de bénéficier d'un droit de passage fréquent (peu ou pas d'attente).

Par des illustrations en mode vidéo, l'ingénieur montre un éventail de situations parmi lesquelles un piéton peut se retrouver :

- la traversée en intersection – en continu (larges bandes et couloirs),
- la traversée en intersection – en deux temps (refuge au centre),

[1] Ville de Montréal. Service des infrastructures, du transport et de l'environnement. Direction des transports. **Traversée de la rue à Montréal; comment accroître la sécurité et le confort des piétons ?** Présentation à la Commission sur le transport et les travaux publics, le 17 octobre 2012.

- la traversée à mi-bloc (saillies pour rendre le piéton plus visible),
- le feu de circulation et le feu piéton / protection totale VS protection partielle (flèche, décompte),
- la traversée en intersection – feux de circulation,
- la traversée en intersection – feux de circulation et feu piéton (1.1 mètre prévu par seconde),
- la traversée en intersection – feux de circulation, feux de piéton et décompte numérique,
- la traversée en diagonale,
- la traversée à mi-bloc.

M. Pellerin précise qu'aucune plainte n'a été portée à l'attention de la Ville au sujet de la traversée de la rue aux feux de circulation. Par contre, le nombre de plaintes augmente depuis que le feu de décompte numérique a été ajouté. À la lumière des informations recueillies, il semble que cette mesure soit incorrectement interprétée.

La marche est un mode important dans la mobilité des Montréalais. Pour le démontrer, M. Souissi étale les relevés suivants :

- Hausse annuelle moyenne de 2% des déplacements non motorisés (2003 à 2008) ;
- Part modale de la marche en 2008 : 17% ;
- 6 550 km de trottoirs (2011) ;
- 2 449 feux de circulation sur l'île de Montréal, dont 52% est muni de feux piétons (2011) ;
- Réseau intérieur piétonnier de 32 km ;
- 10 stations de métro et 62 complexes immobiliers enfermant 1 700 boutiques ;
- 500 000 déplacements souterrains par jour.

Il dénombre les principaux lieux de collisions reliés à la sécurité du piéton :

- Près de 5% des collisions sur l'île de Montréal sont de type piéton-véhicule ;
- 80% des collisions impliquant des piétons surviennent lors de la traversée de la rue (47 % aux intersections ; 33 % à mi-bloc) ;
- les principaux lieux de collisions avec piéton sont le centre-ville, près des stations de métro et aux intersections ;
- 51 % des collisions piétonnes ont lieu en milieu d'affaires et commercial, 34 % en milieu résidentiel et 5 % en milieu scolaire.

Ensuite, il fait part du bilan routier collisions véhicules avec piétons grâce à un tableau provenant du Ministère des Transports du Québec (MTQ) qui détaille le nombre d'accidents de 20 municipalités du Québec impliquant des collisions avec piéton et où Montréal se situe malheureusement en tête :

Gravité	**Moyenne 2003-2007 Collisions**	**2011 Victimes piétonnes**
Décès	22	18
Blessures graves	165	112
Blessures légères	1 340	1 283

Il poursuit en indiquant que :
- la moitié des victimes décédées dans les rues de Montréal sont des piétons ;
- le 2/3 des piétons décédés en 2011 à la suite d'une collision sur la route sont âgés de 65 ans et plus ;
- 61 % des piétons décédés lors d'une collision en 2011 ont commis une infraction au Code de la sécurité routière.

L'addition de nouvelles ressources au Service de police de la Ville de Montréal (SPVM), en 2006, et des actions de communications portant spécifiquement sur la sécurité routière démontrent, dans les données historiques 2005-2011, une baisse significative du nombre de blessés légers et graves ainsi qu'une baisse de décès des piétons blessés ou décédés. Mais le bilan routier stagne depuis 2008, précise M. Pellerin. Il mentionne qu'il faut donc approfondir quatre à cinq scénarios probables pour améliorer le positionnement actuel.

Ces constats préoccupent la Direction des transports. Trois points précis seront analysés afin de produire un diagnostic juste. Premièrement, une étude sur les passages piétonniers est en cours à la suite d'un contrat octroyé à la firme Cima+. On y demande :
- d'analyser les collisions avec piéton et d'établir des scénarios de collision ;
- de bâtir une base de données géomatiques des passages piétonniers et de leur typologie ;
- de produire un diagnostic qui établirait la corrélation entre les collisions et les aménagements.

Deuxièmement, par un sondage d'opinion, on désire obtenir de meilleures connaissances sur le sentiment de sécurité des gens, leurs attentes et leurs préférences. Troisièmement, on validera auprès des arrondissements, des partenaires et finalement des citoyens grâce à la consultation publique, les choix faits.

Un volet s'ajoute au défi premier qui est de choisir, parmi les moyens disponibles, quelle protection offrir aux piétons et à l'ensemble de la clientèle, interroge M. Souissi. Une protection totale où il n'y aura aucun conflit avec les véhicules ? Ou bien une protection partielle avec des conflits potentiels tolérés ? Il y a une gamme de situations possibles entre ces deux extrêmes. C'est pourquoi la démarche d'analyse et de définition des interventions doit se poursuivre et être accompagnée d'un diagnostic. Il ajoute que celle-ci doit aussi faire ressortir les points de convergence.

À cette étape de la présentation, M. Souissi expose les interventions envisageables par la Direction des transports qui propose d'ajuster les approches portant sur :

- La convivialité et la lisibilité de l'aménagement, c'est-à-dire la géométrie, la signalisation et la maintenance des voies ;
- La visibilité réciproque des usagers ;
- L'apaisement de la circulation véhiculaire en termes de dispositifs ;
- L'accessibilité universelle des aménagements ;
- Les mesures d'intégration ;
- Les mesures législatives et normatives ;
- Les changements de comportements par un contrôle accru et plus de sanctions, l'éducation, la sensibilisation et la formation ;
- Les mesures de planification ;
- Les actions sur la gestion ;
- Les techniques innovatrices.

Dans le même ordre d'idée, il fait état de l'ensemble de la réflexion de la Direction. Toutes les options visant à améliorer la sécurité et le confort des piétons dans l'agglomération sont inventoriées et présentées graphiquement. Cette approche globale et systémique a pour but d'aider à la prise de décision au moment de l'analyse d'un projet précis afin de définir les critères de choix pour répondre aux problèmes et de déterminer les priorités et les mesures appropriées :

- En tenant compte des conclusions du diagnostic ;
- En tenant compte des attentes et préférences des citoyens ;
- En s'inspirant d'autres expériences : ébauche de guide de bonnes pratiques ;
- En établissant et en respectant une logique globale de révision des passages piétonniers.

Dépendamment des objectifs poursuivis par la Ville, la direction devra prioriser les interventions et les mesures à mettre en place par :

- Une définition des indicateurs quantitatifs et qualitatifs issus du diagnostic ;
- La prise en compte des contraintes opérationnelles, financières et autres ;
- La saisie d'opportunité offerte en marge d'autres actions.

M. Souissi récapitule les étapes accomplies et celles prévues subséquemment à l'aide d'un calendrier de travail. Ce dernier structure les actions pour accomplir une rationalisation des opérations et pour prendre des décisions plus éclairées :

- l'étude de Cima+ sur les passages piétonniers : mandat octroyé en 2012 ;
- le sondage d'opinion : à parfaire en 2012 ;
- la concertation avec les groupes et les organismes : tout au long de l'année 2012 ;
- la consultation des citoyens sur un projet de révision des passages piétonniers à Montréal (octobre 2012) ;
- le projet de plan d'action et l'examen public (printemps 2013) ;
- les recommandations de la Commission, la planification et la mise en place de projets pilotes (année 2013) ;
- la mise en œuvre des plans locaux (années 2014-2015) ;
- la réévaluation du plan (année 2015).

Plusieurs intervenants ont déjà été interpellés pour développer l'approche proposée et d'autres le seront, notamment le grand public et les organismes qui le souhaitent, pour valider la problématique, les préoccupations et les préférences retenues. La Direction des transports poursuivra sa démarche auprès de ceux-ci :

- le Service de police de la Ville de Montréal (SPVM) : partenaire de premier plan en sécurité routière ;
- les arrondissements et services de la Ville de Montréal ;
- les villes reconstituées ;
- les opérateurs de transport en commun (Bus, train et taxi) ;
- les services d'urgence (policiers, ambulanciers et pompiers) ;
- la Direction de la santé publique ;
- le Ministère des Transports du Québec (MTQ) : considérations légales et normatives ;
- Vélo Québec ;
- Les universités et centres de recherche : recherche et développement (R&D) ;
- Le grand public (milieu associatif, autres organisations et citoyens).

En conclusion, M. Souissi résume à nouveau la démarche précédant l'implantation de mesures :

- L'approfondissement du diagnostic de la sécurité des piétons aux passages piétonniers ;
- Les synergies nouvelles créées grâce à la concertation avec les partenaires ;
- La consultation publique en appui à la démarche de la Direction des transports ;
- L'approche globale des 3E (Engineering, Enforcement, Education) pour atteindre ces objectifs ;
- Une intervention systématique à envisager sur tout le territoire de l'île de Montréal afin d'harmoniser les mesures ;

- L'examen public des interventions et du projet de plan d'action proposé par la Direction des transports en 2013.

M. Souissi remercie les citoyens et les membres pour leur attention ainsi que les techniciens pour leur support dans le cadre de cette présentation.

5. Période de questions et de commentaires du public

Le président annonce la période de question et commentaires des citoyens. Compte tenu du nombre de personnes inscrites et afin que tous puissent bénéficier d'un temps de parole, le président souligne l'importance que les propos des intervenants soient succincts et clairs. Il invite le premier citoyen à poser ses questions.

5.1 M. Daniel Deschênes, directeur général de l'Association du syndrome de Usher du Québec

M. Deschênes interroge si les conditions piétonnières seront améliorées à la traversée de la rue près de la Maison des sourds, située au carrefour du boulevard Crémazie et de la rue de Gaspé.

M. Pellerin explique que sa direction collabore avec les instituts spécialisés pour bien répondre aux demandes de la clientèle. Les personnes doivent contacter les organismes auxquels ils sont rattachés ou leur arrondissement pour exprimer leurs besoins. À la toute fin de la présente démarche, la direction compte déployer des feux sonores à une centaine de carrefours.

5.2 M. Pierre-Luc Dery, agent de développement, Regroupement des aveugles et amblyopes du Montréal métropolitain (RAAMM)

En complément à la question du premier intervenant au sujet des feux sonores, M. Dery demande si la Ville peut faire des interventions systématiques, mesures importantes à implanter pour les personnes aveugles et amblyopes. Puis, il soulève que plusieurs aménagements tels que les carrefours giratoires, le virage à droite au feu rouge, l'engorgement des pistes cyclables et des sentiers multi fonctions causent des problèmes pour les personnes ayant des limites fonctionnelles et il désire connaître les intentions de la Ville sur ces points.

M. Carette lui répond que :

- Le feu sonore est une situation considérée dans la démarche ;
- Le carrefour giratoire devient maintenant une configuration normalisée par le gouvernement du Québec. Certes, cet aménagement commande un certain espace urbain. Il n'est appliqué que dans certaines zones limitées, étudiées au cas par cas ;
- L'interdiction du virage à droite est maintenue dans toute l'agglomération ;
- Le partage des sentiers multi fonctions se concrétise surtout dans les parcs ; les piétons ne sont pas autorisés dans les voies cyclables.

5.3 M. Steve Desaulniers, représentant du Regroupement des activistes pour l'inclusion au Québec (RAPLIQ)

Pour les personnes en situation d'handicap, les délais pour traverser les rues sont trop courts, traduit M. Desaulniers. La présence de bateaux-pavés réclame plus de temps à la traversée et demande du même souffle si des changements seront procédés.

La Direction des transports constate qu'il y a peu de plaintes formulées pour les traverses lorsqu'il n'y a pas de feux de circulation. Il semble y avoir une incompréhension du temps de dégagement lorsqu'il y a des feux avec décompte, ce qui crée de la confusion. Le décompte numérique est de 1.1 mètre par seconde, ce qui est en principe suffisant, explique M. Carette. Les bateaux-pavés constituent un élément fondamental pour les personnes en fauteuil-roulant. La Ville va poursuivre cet aménagement prioritairement lors de la planification de la réfection des rues et le directeur espère améliorer les aménagements dans les règles de l'art.

5.4 M. Henry Desbiolles, citoyen

M. Desbiolles signale que la réflexion repose sur les limites d'échelle humaine, « les coûts versus les besoins, tout doit être raisonnable ». Il y a beaucoup de dispositions de base qui fonctionnent très bien, notamment le partage des pistes cyclables qui, selon lui, est une bonne mesure. Il ajoute que le stress s'installe lorsque les automobiles le frôlent et que l'environnement hivernal est plus difficile. Même lui qui est en fauteuil-roulant électrique doit porter une attention spéciale aux personnes avec des marchettes. Tout est question de respect. « Vivre dans la dignité est très important », termine-t-il, en invitant les citoyens à émettre leurs idées pour améliorer le confort des personnes handicapées.

M. Carette retient les notions d'échelle humaine et de confort exprimées. Il dit que la Ville pourrait choisir d'aller très loin dans les mesures à implanter citant en exemple l'expérience de Tokyo. La direction fera d'autres essais avec des personnes ayant des limites fonctionnelles au moment de l'implantation de nouvelles infrastructures – le développement de Griffintown et des voies réservées par exemple – comme elle l'a déjà fait lors d'installation de dalles tactiles. Il spécifie qu'il a été question d'accommodements raisonnables dans ce dernier cas.

5.5 MME LYNDA GAUTHIER, REPRÉSENTANTE DU REGROUPEMENT DES ACTIVISTES POUR L'INCLUSION AU QUÉBEC (RAPLIQ)

Mme Gauthier soulève, dans la présentation, l'absence des personnes à mobilité réduite et demande si d'autres aménagements de passages piétonniers sont planifiés pour cette clientèle. Elle explique que la zone de confort souhaitée n'est pas atteinte notamment par le non-alignement des bateaux-pavés avec les saillies. De plus, leur réfection est plus épaisse ce qui nécessite pour les personnes en fauteuil-roulant le besoin de se reculer et se redonner un élan pour remonter sur le cheminement piétonnier. Cela exige donc plus de temps pour traverser la rue.

M. Carette exprime que la Direction des transports réfléchit s'il faut créer deux bateaux-pavés de chaque côté des intersections. Ce type de configuration particulière revendique un traitement spécial pour augmenter l'accessibilité, mais de fait réduit la visibilité au coin de la rue. Au sujet de l'épaisseur du trottoir et de la chaussée, il précise qu'il importe de créer un différentiel entre les deux composantes. Cet espace bouge avec le gel et le dégel et un dénivelé est important pour le drainage des eaux de surface, explique le directeur.

5.6 M. PAUL BOURQUE, CITOYEN

M. Bourque dresse la liste des mémoires qu'il a déposée à la Ville ces dernières années. Il mentionne que le dernier inventaire des feux de circulation remonte en 2002. Donnant suite à la présentation, il relève les points suivants :

- Plusieurs intersections où il y a eu décès de piétons ne possèdent pas de feux de circulation; encore aujourd'hui, deux intersections sur trois ne possèdent pas de feux de circulation ;
- 23 types d'affichage différents dans la Ville : il suggère l'installation et la standardisation des feux pour piétons ;
- Pour les traverses, il conseille la standardisation de la norme pour la zone d'arrêt, le stationnement et le cône de visibilité ;
- La norme en vigueur en Amérique du Nord n'est pas appliquée au Québec et devrait l'être.

Il termine en disant qu'il y a beaucoup de chemin à faire pour sécuriser les piétons.

5.7 MME EDNA MCKENZIE, CITOYENNE

Les aménagements des bateaux-pavés sur les coins de rue sont devenus des occasions de stationnement sur les trottoirs par les travailleurs en construction et les policiers pour éviter d'entraver la circulation, maintient Mme McKenzie. Elle demande que les lois et règlements qui défendent le stationnement sur le trottoir soient appliqués. Elle ajoute de plus que les bateaux-pavés sont endommagés par les camions qui gravissent les trottoirs ; elle dépose des photos appuyant ses affirmations. Elle soutient que les anciens bateaux-pavés, plus épais aux coins des rues, protègent mieux les piétons. Aussi, elle indique que les bateaux-pavés facilitent l'entrée des camions dans les parcs et que les citoyens qui se trouvent là à ce moment ne se sentent plus en sécurité.

M. Pellerin explique qu'on retrouve habituellement un seul bateau-pavé relativement court dans les coins de rue. Avec le temps, un bateau-pavé plus large a été aménagé, mais le piéton est plus exposé lorsque par son rayon de braquage, un camion embarque sur le trottoir. Faudrait-il construire plutôt deux bateaux-pavés ce qui éloigne le piéton du coin ? Il admet, en période de travaux, qu'il existe une certaine culture où les entrepreneurs embarquent sur les trottoirs, ce qui est contraire aux règlements. Il faut prévoir des aménagements adéquats pour les travailleurs. Les entrepreneurs doivent se discipliner pour qu'ils tiennent compte des piétons et que ceux-ci contournent le chantier, dit-il. Quant aux interventions supplémentaires demandées aux policiers par Mme McKenzie en regard de la réglementation, la représentante du SPVM, Mme Provost, indique qu'une surveillance accrue a pour but d'éviter de telles situations.

5.8 M. MICHAEL SHAFTER, CITOYEN

Le conseil municipal et les conseils d'arrondissements ont la responsabilité de faire diminuer la vitesse et respecter celle-ci, explique M. Shafter. Selon lui, les constats d'infractions semblent à priori poursuivre un objectif d'augmentation de revenus plutôt que de concerner la mission de la sécurité publique. D'ailleurs, il propose que la moitié des revenus d'infraction récoltés soit budgétisée pour la sécurité. Il suggère que les citoyens placent le bras en avant pour indiquer qu'ils désirent traverser aux coins de rue. Il ajoute que la Société de transport de Montréal (STM) devrait enlever les marques jaunes sur la chaussée devant les arrêts d'autobus. Aussi, afin de désengorger la circulation, il fait la remarque d'ouvrir les voies réservées aux autobus pour les taxis. Le président intervient en mentionnant que ces points ne concernent pas suffisamment la traversée de la rue.

5.9 MME HÉLÈNE ROBILLARD-FRAYNE, MEMBRE DU CONSEIL D'ADMINISTRATION DE L'ASSOCIATION QUÉBÉCOISE DE DÉFENSE DES DROITS DES PERSONNES RETRAITÉES ET PRÉRETRAITÉES – AHUNTSIC / SAINT-LAURENT

Le quatrième engagement du *Plan d'action municipal pour les aînés 2013-2015* adopté par la Ville le mois dernier mentionne qu'il faille « faciliter les déplacements des aînés dans la Ville ». Mme Robillard-Frayne relève avec enthousiasme cette orientation de la Ville. Elle désire connaître le nombre de feux

de circulation des arrondissements d'Ahuntsic-Cartierville et de Saint-Laurent et le nombre de feux à décomptes numéroteurs. La sécurité des aînés et des familles est importante aux intersections, dit-elle. Elle émet des commentaires au sujet de la piste cyclable sur le chemin de la Côte-Sainte-Catherine ; les piétons doivent traverser la piste dangereusement, car les cyclistes vont très vite et plusieurs ne respectent pas les feux rouges et les passages piétonniers. Elle demande quelles mesures sont envisagées pour l'ensemble de la population qui traverse cette artère, souvent en pente. Elle donne en exemple l'ajout de chicanes ou de clôtures pour contourner la voie piétonnière. Elle a déjà contacté l'arrondissement d'Outremont pour proposer ces solutions, mais les professionnels répondent que de tels aménagements créeront d'autres problèmes lors du balayage et du déneigement des rues.

M. Carette spécifie qu'on a inventorié 2 200 feux sur l'île de Montréal avec différents aménagements possibles, mais qu'il ne peut répondre de facto sur le nombre de feux concernant un arrondissement spécifique. M. Lefebvre complète en ajoutant que le problème soulève beaucoup plus la notion de sensibilisation que d'aménagement, car cette piste récemment construite respecte entièrement les normes du Code de construction. De plus, la signalisation en place accentue les ralentissements des cyclistes sur le chemin de la Côte-Sainte-Catherine. En ce moment, il ne voit pas de mesures supplémentaires à introduire pour ce cas précis.

5.10 M. Gerald Kreaden, citoyen

M. Kreaden fait valoir qu'il ne possède pas assez de temps pour traverser les rues, lui qui a de la difficulté à marcher et qui est âgé de plus de 65 ans. Il demande des modifications pour les passages piétonniers. Il ajoute que les cyclistes sont imprudents et la police pas suffisamment intervenante. Il réclame qu'un programme d'éducation et de sensibilisation soit mis en place afin que les prescriptions en matière de signalisation routière soient mieux connues et respectées.

5.11 Mme Johanne Séguin, citoyenne

Plusieurs citoyens ont fait des représentations auprès de leurs élus à propos du carrefour Honoré-Beaugrand. Les piétons ne peuvent traverser de façon sécuritaire le passage réservé aux autobus pour rejoindre le trottoir et pour se rendre à la station de métro, résume Mme Séguin. Comme cette dernière n'a pas d'édicule, la configuration commandée rend la cohabitation difficile des autobus, des automobilistes et des piétons et compromet la sécurité de ces derniers, dit-elle. D'ailleurs, il y a eu un décès à ce carrefour et une étude du coroner est en cours. Cet endroit est non sécuritaire, dit-elle, et pour illustrer ce point de vue, elle dépose des documents en appui. Tout en étant consciente d'une nécessaire collaboration entre l'arrondissement, la ville-centre et la STM, elle propose un réaménagement qui tiendrait compte des volets suivants : l'arrêt de circulation de la ligne d'autobus 26, la diminution du trafic sur le boulevard Honoré-Beaugrand afin d'améliorer la qualité de vie des résidants, l'amélioration de la sécurité des piétons aux abords de la station de métro et finalement des mesures d'apaisement de la circulation. La plupart de ces mesures nécessitent peu d'investissement, termine-t-elle.

L'étude en cours, évoque M. Pellerin, permettra d'analyser spécifiquement la situation des abords de métro puisque plusieurs accidents surviennent. Particulièrement au sujet de la station Honoré-Beaugrand et afin de mieux catégoriser cet environnement, une étude plus approfondie permettra de faire ressortir les solutions possibles. Celle-ci sera coordonnée par la ville-centre, en collaboration avec l'arrondissement et la STM en 2013. Malgré plusieurs interventions réalisées depuis 15 ans, l'implantation de nouvelles solutions à cet endroit est prévue pour 2014.

5.12 M. Steve Quirion, représentant du Comité citoyen pour l'apaisement de la circulation et le verdissement de la rue des Carrières

M. Quirion félicite la Commission pour ce bel exercice démocratique. Il représente un groupe de citoyens de l'arrondissement de Rosemont–La Petite-Patrie qui cherche des solutions au sujet de la circulation sur la rue des Carrières. Il remarque qu'il a été surtout question des grandes artères dans cette présentation. Il fait part des résultats publiés par l'Agence de développement des réseaux locaux de services de santé et de services sociaux qui indique que le quartier Rosemont-La Petite-Patrie est l'un des six quartiers les plus touchés à Montréal par les collisions voiture-piéton avec blessures. De plus, la question de la circulation autour des ateliers municipaux est une situation qu'il demande à considérer en lien avec :

- L'harmonisation de l'ensemble des déplacements dans les quartiers (la vision implantée dans l'arrondissement du Plateau-Mont-Royal, son plan de déplacement et les incidences collatérales seront-t-ils examinés ?) ;
- Le développement actuel de la rue des Carrières qui en fera un quartier de plus en plus résidentiel (auparavant plutôt industriel avec la présence des ateliers municipaux) et l'augmentation du flux de circulation ;
- La sensibilisation des employés de la Ville face aux piétons (66 % des employés de la Ville sont non-résidents de Montréal) ;
- La volonté des citoyens de développer un projet de Quartier vert.

M. Carette précise que chaque arrondissement doit développer et présenter un plan local de déplacement et d'apaisement de la circulation et que cet exercice s'applique à toute l'agglomération. Cela dit, même si la Direction des transports vise une harmonisation, celle-ci doit se réaliser dans le respect des compétences des arrondissements, soutient-il, et il ne peut répondre des décisions des

arrondissements. Concernant la démarche de Quartier vert, il mentionne qu'elle se développe sur la base de consensus entre les citoyens et sur des techniques éprouvées à mettre en place.

5.13 M. DEREK ROBERTSON, CITOYEN

Compte tenu de l'ampleur des travaux à réaliser dans l'arrondissement du Sud-Ouest, notamment l'autoroute Bonaventure, l'échangeur Turcot et les projets de développements immobiliers, M. Robertson demande quelle sera la démarche de la Ville afin d'assurer la sécurité des piétons, à court et à long terme, dans un substantiel flot de trafic ? À son avis, beaucoup de personnes ne veulent pas prendre l'autoroute et circulent dans les rues de l'arrondissement. Il interroge les mesures de mitigation mises en place.

M. Carette explique que plusieurs considérations d'aménagement de travaux et d'urbanisme, sur un long terme, sont discutées avec l'arrondissement et la Direction des grands projets : les trajets des trottoirs, les espaces verts, les axes de promenades, etc. À court terme, la concentration des chantiers dans ce secteur et la circulation automobile place en priorité la question des piétons. Un groupe de travail a été mis en place et toutes ces considérations font l'objet d'une attention particulière, assure-t-il, que ce soit dans le développement et la mise en œuvre de mesures pour réduire la largeur de la chaussée, pour trouver des réponses à des problématiques révélées sur des axes donnés, ou au sujet du transport en commun. Les directions concernées de la Ville profitent des opportunités pour faire de ce secteur un projet intégré, parachève-t-il.

6. Période de questions des membres de la Commission

Le président invite Mme Lefebvre à émettre les premiers commentaires. Comme il a été le cas pour le partage de la piste cyclable, la vice-présidente considère que le sujet de la traversée de la rue est un enjeu qui interpelle le citoyen dans sa vie quotidienne de même que la qualité de vie des quartiers. Elle cite les orientations des chantiers 15 et 16 du *Plan de transport de la Ville de Montréal* : « harmoniser et sécuriser les traverses et amener les changements règlementaires pour limiter les accidents et les décès ». Aussi, la *Charte du piéton* fait mention qu'il faut accroître l'accessibilité des piétons et aménager les lieux pour répondre, en priorité, aux besoins des personnes avant ceux des véhicules. Il s'agit donc d'amener des changements aux endroits où il y a le plus d'accidents. Elle soutient l'approche de la Direction des transports sur les questions de sécurité des personnes et de confort qui doivent être amenées en avant-plan. Elle souhaite que le plan d'action qui sera proposé intègre de manière équivalente sécurité et confort, pour tous les arrondissements et non seulement pour les quartiers centraux.

Selon les statistiques, Mme Lefebvre relève que l'arrondissement d'Outremont et les villes de Westmount et de Mont-Royal détiennent un plus bas taux d'accidents. Elle interroge si certaines dispositions adoptées par ces derniers étaient plus efficaces : par exemple, les panneaux d'arrêt à chaque intersection et à une distance plus courte que 150 mètres. « Quelle est la réglementation applicable puisque les ingénieurs de mon arrondissement ne permettent pas de tels agencements? », questionne-t-elle.

Par ailleurs, elle mentionne que la notion de Quartier vert n'est pas toujours facile à déterminer et allègue que plusieurs rues de quartier n'ont pas de passages piétonniers. Mme Lefebvre souligne les efforts déployés par les arrondissements pour trouver des mécanismes de résolution de problèmes. Mais certaines dispositions soulèvent des débats, termine-t-elle.

M. Carette explique la portée du consensus pour parvenir à l'acceptabilité d'un projet. La faisabilité technique vient circonscrire le tout pour que tous comprennent bien la signification des mesures retenues.

M. Pellerin souligne que les pratiques sont actuellement différentes d'un arrondissement à l'autre amenant le développement de solutions ponctuelles ou à la pièce. Toutefois, la traversée de rue est une préoccupation majeure unanime, précise-t-il. Concernant la réglementation, il fera suivre un résumé qui démontre le niveau de responsabilité et les prescriptions obligatoires et suggérées dans le tome V du Manuel de signalisation routière ainsi que les interventions prioritaires aux feux, aux intersections et où il n'y a pas d'intersection.

De l'avis de M. Rouleau, tout est une question de comportement. Les gens sont fréquemment impatients et on ne peut placer un policier à chaque coin de rue pour réprimander les agissements non adéquats. Il préconise des campagnes d'information et de sensibilisation auprès de clientèles cibles pour apporter des changements.

M. Robert mentionne que plusieurs accidents ne sont pas toujours rapportés. De manière implicite, il appuie les commentaires de M. Rouleau au sujet de son intervention sur les changements de comportements.

La présente consultation publique, note par ailleurs Mme Bourgeois, constitue un bel espace de travail pour discuter de préoccupations importantes pour l'ensemble des Montréalais. Les élus sont quotidiennement interpelés par leurs citoyens au sujet de la traversée de la rue. Ceux-ci expriment un sentiment d'insécurité qui persiste. La connaissance des bonnes pratiques, l'analyse des outils et des

interventions envisageables permettront de dégager les interventions à favoriser et à prioriser pour l'avenir. Elle remercie les citoyens présents et le personnel de la Direction des transports et invite les gens à déposer des mémoires lors de la poursuite de la consultation le printemps prochain.

De son côté, M. Perrez trouve plus qu'appropriée la tenue de la consultation publique cet automne, car octobre a été déclaré « le mois du piéton » par la Société de l'assurance automobile du Québec (SAAQ). C'est la période où il y a le plus d'accidents piétonniers au Québec et c'est aussi le début la campagne de sensibilisation par le Service de police de la Ville de Montréal (SPVM). Il trouve cet exercice essentiel et remercie les citoyens et les fonctionnaires de leur apport. Son principal commentaire concerne les données à recueillir – les statistiques (mois, année, nuit, jour, intersections problématiques, etc.) – pour connaître la situation actuelle dans le but d'apporter des solutions concrètes. Il faut aussi trouver comment mesurer les effets, constituer un projet pilote avant et après l'instauration de nouvelles mesures et comparer les résultats, dit-il. Il se réjouit de l'exercice de concertation avec les partenaires mis sur pied. Il aimerait que ces statistiques soient appuyées de comparaisons avec des villes similaires telles que Vancouver, Ottawa, Boston et Los Angeles. Il rappelle que plusieurs intervenants se sont exprimés au sujet du délai de décompte insuffisant pour la traversée de la rue, surtout des personnes aînées, car il appert que le 2/3 des décès piétonniers implique des ainés.

Mme Guy remercie les gens qui sont venus signifier leurs inquiétudes. Son principal souci est de travailler à éviter la confusion dans les instructions et les interventions et d'améliorer, non seulement le sentiment de sécurité, mais bien la sécurité des piétons.

M. Norris est désolé qu'une décennie après avoir adopté la *Charte du piéton* que le citoyen demeure une priorité de seconde classe à la Ville de Montréal. Il rappelle le cas de femmes qui ont été heurtées à l'intersection du boulevard Saint-Laurent et de la rue Sherbrooke où il n'y a toujours pas de décompte numérique. Puis, il dépose des documents, des dessins et des photographies d'un accident survenu aux coins de l'avenue du Parc et de la rue Fairmount et commente l'événement.

Il insiste pour que les directions planifient les travaux afin que la Ville puisse bénéficier systématiquement d'économie d'échelle lors du développement de nouvelles infrastructures ou de réfection de celles-ci.

Au sujet de la présentation, il émet les suggestions suivantes :

- Utiliser au maximum des stratégies alternatives en plus de celles du gouvernement, car il ne faut pas attendre les modifications législatives pour agir ;
- Faire appliquer les règlements existants, notamment dans la zone de dégagement de 5 m aux intersections. Une volonté politique est nécessaire ;
- Redonner de l'espace public surtout où il y a une grande concentration de citoyens sans attendre la mise en œuvre du plan en 2014-2015 ;
- En plus des situations typiques dans les quartiers centraux, porter une attention spéciale aux intersections établies à proximité des stations de métro ;
- Prioriser le déneigement et le déglaçage des trottoirs ;
- Ajouter des passages à niveau pour les piétons ;
- Rendre des données géoréférencées publiques pour que les citoyens puissent profiter de ces données ouvertes avant les autres séances prévues au printemps 2013.

M. Pellerin précise qu'un certain nombre de données (panneaux et feux de circulation) sont déjà accessibles au public et il vérifiera la possibilité d'y ajouter d'autres éléments.

7. Levée de l'assemblée

Le président remercie toutes les personnes présentes et celles qui ont participé à la tenue de cette assemblée.

L'ordre du jour étant épuisé, l'assemblée est levée à 10 h 15, sur une proposition de M. Rouleau secondée par M. Norris.

ADOPTÉ LE : 10 AVRIL 2013

« original signé »

Luis Miranda
Président

« original signé »

Diane Côté
Secrétaire recherchiste