

Projet de plan d'action famille Montréal

Mémoire
Présenté par
Dominique Sorel

Novembre 2007

Sommaire

Ce mémoire présente les recommandations suivantes pour améliorer la sécurité des piétons, dont les jeunes enfants sont les plus vulnérables, et apaiser la circulation à Montréal :

A) Formuler une nouvelle politique d'apaisement de la circulation sur les rues résidentielles. Nous proposons qu'un budget significatif soit alloué pour les aménagements d'apaisements de la circulation dans chaque secteur géographique des arrondissements. Un système de classification doit être ensuite utilisé pour établir les priorités d'actions dans les îlots de rues identifiés. Ceci est un outil démocratique de réponse aux plaintes des résidents pour maintenir la qualité de vie dans nos quartiers résidentiels.

B) Prévoir une approche complémentaire d'apaisement de la circulation dans les zones sensibles. Un budget doit être alloué pour mettre en place des mesures d'apaisement de la circulation dans les zones sensibles (tous les endroits où il y a une clientèle vulnérable-garderie, école, hôpital, etc., un grand nombre de piéton-station de métro, rue commerciale, etc. ou dans des secteurs à statut spécial comme un quartier vert). *A noter que les garderies doivent être protégées et aménagées par une zone de 30 km/h au même titre que les écoles et les parcs.* Une politique d'apaisement de la circulation doit être formulée pour établir les priorités d'actions dans ces zones. Ceci est un outil de prévention des blessures sur tout le territoire des arrondissements (rues résidentielle, collectrice ou artère).

C) Créer les Quartier Verts Lors de la définition des quartiers verts, les points générateurs de piétons (écoles, stations de métro, etc.) doivent être identifiés en premier lieu et doivent être au cœur du quartier vert.

D) Revoir l'aménagement des intersections et des trottoirs pour les rendre plus sécuritaires. Nous recommandons principalement d'entraver le stationnement à moins de 5m des intersections avec des trottoirs en saillies pour améliorer la visibilité et réduire la distance de traverse et de réparer et d'élargir les trottoirs afin que deux poussettes puissent circuler côte-à-côte.

La ville et ses arrondissements doivent aussi **E)** profiter des projets de réfection routière pour mettre en place des aménagements d'apaisement de la circulation. **E)** elle pourrait aussi lors de nouveaux grands projets immobiliers exiger des promoteurs de prévoir et payer pour les aménagements d'apaisement de la circulation, **G)** créer un comité de vigilance sécurité afin de fixer des objectifs clairs de réduction d'accidents, effectuer un suivi et publier les résultats et **H)** sensibiliser, éduquer et informer les élus, les fonctionnaires et les services municipaux ainsi que la population afin que les mesures d'apaisements de la circulation soient comprises et acceptées par le plus grand nombre.

TABLE DES MATIERES

TABLE DES MATIERES	3
Curriculum et contexte de mobilisation.....	4
Curriculum et contexte de mobilisation.....	4
Introduction.....	4
Recommandations.....	5
Recommandation A) Formuler une Politique sur l'Apaisement de la circulation sur les rues résidentielles	7
Recommandation B) Prévoir une approche complémentaire d'apaisement de la circulation dans les zones sensibles.....	7
Recommandation C) Créer les Quartier Verts.....	12
Recommandation D) Améliorer l'aménagement des intersections et des trottoirs.....	13
Recommandation E) Profiter des projets de réfection routière pour mettre en place des aménagements d'apaisements de la circulation	14
Recommandation F) Nouveau grands projets immobiliers : exiger des promoteurs de prévoir et payer pour les aménagements d'apaisement de la circulation.....	14
Recommandation G) Création d'un comité de vigilance sécurité	15
Recommandation H) Sensibiliser, éduquer et informer.....	15
Conclusion	16

Curriculum et contexte de mobilisation

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

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

Un comité des résidents de l'îlot Monkland a été formé depuis plus d'un an et notre comité bénéficie du support du CSSS Cavendish. La Direction de santé publique de Montréal (DSP) nous fournit de la documentation scientifique sur l'apaisement de la circulation. Le comité des résidents de l'îlot Monkland appuie les recommandations présentées dans ce mémoire.

Introduction

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

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

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

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

D'importantes consultations publiques ont aussi eu lieu récemment sur le document de consultation du Plan de Transport⁴ de la Ville de Montréal qui présente des chantiers visant l'amélioration de la sécurité des piétons, notamment les suivants :

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

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

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

17^E Chantier : Accroître la sécurité des déplacements.

Cette Consultation continue dans cette lancée.

Ce mémoire est constitué de recommandations et suggestions principalement au niveau des politiques d'aménagements d'apaisement de la circulation. Il s'appuie, en partie sur des recommandations faites récemment lors des commissions de consultation sur le Plan de Transport de la Ville de Montréal et a la Commission sur la Circulation de Cote-des-Neiges-Notre-Dame-de-Grace.

Il est à noter que nous supportons toutes les actions visant à **favoriser la marche et le vélo dans un milieu sécuritaire**, ainsi que toutes les actions visant à **améliorer la qualité et la sécurité de notre environnement résidentiel**, notre milieu de vie, **notamment la qualité de l'air et la prévention de l'invasion par la circulation de transit**. Ceci passe inévitablement par une **augmentation massive de l'usage des transports en commun** et nous croyons que cette Commission doit supporter toute initiative qui va en ce sens.

De plus, tout comme le propose le Plan de Transport en page 117 et le CAA-Québec, nous supportons l'interdiction de l'usage du téléphone cellulaire au volant sur l'île de Montréal. On peut lire dans leur mémoire présenté aux consultations sur le Plan de Transport que «81.3% des répondants se sont déclarés en faveur d'une interdiction de l'usage du cellulaire au volant sur le territoire de la Ville de Montréal»⁵.

Recommandations

Les recommandations qui suivent découlent d'une réflexion qui a muri depuis ma participation au forum « Transport, aménagement urbain et santé », le 9 juin 2006 organisé par la Direction de

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

⁵ Mémoire CAA-Quebec, Consultations Publiques sur le Plan de Transport de Montreal, 29 août 2007 http://ville.montreal.qc.ca/pls/portal/docs/page/greffe_fr/media/documents/cag_CAA.pdf

la Santé Publique de Montréal. Ce forum ainsi que le rapport annuel de la DSP publié en mai 2006 ont clairement montré que les enjeux principaux sont de quatre ordres : 1) la réduction des problèmes cardio-respiratoires liés à la mauvaise qualité de l'air 2) la diminution des GES liés aux changements climatiques 3) la réduction du nombre d'accidents et blessures où les piétons sont les victimes les plus vulnérables et gravement atteintes et 4) la diminution des problèmes de santé reliés à l'inactivité physique engendrée par une trop grande dépendance à l'automobile. Le problème de qualité de l'air et des GES sera réglé principalement par la diminution du nombre de véhicules sur la route. **Le problème de sécurité des piétons, aussi lié au nombre de véhicules, peut cependant être amélioré par des mesures très simples d'apaisement de la circulation.** Ces mesures auraient l'avantage supplémentaire de favoriser la marche et le vélo sécuritaires.

En conséquence, nous souhaitons que la ville mette en place des mesures d'apaisement de la circulation de façon cohérente et systématique et qu'une part non négligeable de son budget annuel y soit allouée. En effet, il est bien reconnu scientifiquement que plusieurs problèmes de santé dans la population peuvent être éliminés ou du moins diminués en agissant au niveau de l'environnement. Les problèmes de santé reliés à la circulation automobile ne font pas exception. Un programme efficace d'apaisement de la circulation (l'intervention au niveau de l'environnement) aura un impact autant sur la diminution des blessures de la route que sur l'augmentation du transport actif sécuritaire avec ses bénéfices sanitaires associés.

Il est donc nécessaire de prévoir différents mécanismes permettant d'instaurer des mesures d'apaisement de la circulation dans l'arrondissement. D'une part, un outil démocratique permettant de répondre aux plaintes des citoyens est nécessaire pour maintenir la qualité de vie dans nos quartiers résidentiels, mais nous croyons qu'un second mécanisme est également nécessaire où, en « personne raisonnable » les arrondissements identifient les zones sensibles, les aménage, et profitent de toutes les « naissances » (nouveaux développements et réfections) pour aménager les quartiers selon les nouvelles normes. L'efficacité de ces mesures a été démontrée à de multiples reprises. Par exemple, « On a démontré une baisse moyenne des blessures de 53% dans les secteurs apaisés de quatre pays, Danemark, Grand-Bretagne, Pays Bas, Allemagne-Ce qui laisse entrevoir un rapport cout-bénéfice fort intéressant »⁶

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

⁶ Le transport urbain, une question de santé, Rapport annuel 2006 sur la santé de la population Montréalaise. <http://www.santepub-mtl.gc.ca/Publication/rapportannuel/2006/rapport2006.html>, p.112.

Recommandation A) Formuler une Politique sur l'Apaisement de la circulation sur les rues résidentielles

Nous recommandons que la ville et ses arrondissements se dotent d'une politique d'apaisement de la circulation sur les rues résidentielles. Un budget annuel dans chaque secteur géographique de la ville doit être fixé dans le but d'aménager les rues qui en ont le plus besoin. Cet outil servira à répondre de façon démocratique aux plaintes des citoyens en tenant compte de facteurs numériques (vitesse, volume de véhicules) et autres facteurs tels proximité d'une école, d'un parc, achalandage piétonnier ou cycliste, etc. Nous recommandons, de plus, que des îlots de rues comportant des caractéristiques similaires soient aménagés afin d'éviter de déplacer le problème de la rue nouvellement aménagée sur les rues voisines qui ne bénéficieraient pas de nouveaux aménagements.

Recommandation B) Prévoir une approche complémentaire d'apaisement de la circulation dans les zones sensibles

Nous croyons qu'un outil démocratique pour répondre aux plaintes des résidents est nécessaire mais qu'un second mécanisme doit exister pour protéger les piétons dans des secteurs autres que résidentiels, ceux-ci étant moins sujets à faire l'objet d'une plainte. Nous sommes d'avis qu'un second mécanisme est nécessaire pour que la ville, **dans un objectif de prévention des blessures**, aménage toutes les « zones sensibles » de façon adéquate. Il nous semble aussi que les éléments qui déterminent la priorité d'action n'est que faiblement influencé par le nombre ou la vulnérabilité de la clientèle piétonne, qui devrait plutôt être au centre de l'objectif de protection. Avec ce second mécanisme, il s'agira de fixer un budget annuel dans chaque secteur géographique de la ville et d'y aménager les secteurs sensibles qui en ont le plus besoin en priorité.

Afin de mieux comprendre comment cette recommandation pourrait être mise en application concrètement, nous présentons ici comment définir les zones sensibles, les principes à respecter pour les aménager, les limites de vitesse à respecter et comment déterminer les priorités d'action.

B.1) Zone Sensible : Définition

Le Plan de Transport de la ville de Montréal indique à la page 74, section 2.4 que « Les quartiers résidentiels, les zones scolaires, la périphérie des parcs, les foyers pour personnes âgées, les hôpitaux

et les lieux d'accès au transport en commun doivent être traités comme des secteurs sensibles, car ils constituent le cœur du milieu de vie des Montréalais et définissent son identité. »

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

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

B.2) Une fois une zone définie comme étant un secteur sensible, on se doit de la protéger de façon adéquate par l'installation d'aménagements d'apaisement de la circulation

Aménagement

Les aménagements d'apaisement de la circulation sont décrits dans plusieurs ouvrages dont le « Guide canadien d'aménagement de rues conviviales »¹¹ et des exemples d'applications montréalais sont présentés dans le document « Répertoire des mesures d'apaisement de la circulation dans sept arrondissements de Montréal »¹². Ils protègent tous les piétons, à chaque traversée, en tout temps et pour longtemps. Le but des aménagements aux intersections est de réduire la distance de traverse par les piétons et d'améliorer la visibilité, tout en diminuant la vitesse des véhicules.

Dans les zones sensibles, il est important d'aménager les intersections en priorité car c'est l'endroit où l'on commande aux piétons de traverser et ou ils sont exposés au risque. Pour ce faire, les avancées de trottoir sont très efficaces car elles permettent de réduire la distance de traverse des piétons et améliorent la visibilité autant pour les piétons que pour les conducteurs. Les intersections mieux aménagées réduisent la vitesse d'approche, améliorent le respect des lignes d'arrêt, éliminent les manœuvres comme un virage serré ou le dépassement par la droite.

Pour réduire la vitesse de circulation sur les rues, les dos d'âne allongés sont déjà utilisés à plusieurs endroits sur l'île de Montréal. D'autres aménagements avec stationnement en quinconce, obstacles latéraux, étranglements, et marquage sont aussi possibles.

¹¹ Association des transports du Canada, décembre 1998.

¹² Conseil régional de l'environnement de Montréal, Juin 2006.

Les informations et données présentées dans le rapport annuel de la Direction de la Santé Publique en 2006¹, les avis d'experts comme M. Dan Burden de l'organisme Walkable Communities¹³, et M. David Rawsthorne, ingénieur à la ville de Vancouver¹⁴, il est clair que **les aménagements d'apaisement de la circulation sont la meilleure façon de garantir le respect des limites de vitesse** établies dans un secteur sensible. Il est même prouvé que la réduction de limite de vitesse par la signalisation seule n'a peu ou pas d'effet comme l'indique le « Guide de détermination des limites de vitesse sur les chemins du réseau routier municipal »¹⁵ en page 33 : « Une simple modification de la limite de vitesse ne change pas les comportements. Le panneau magique n'existe pas et les aménagements sont davantage garants de vitesses pratiquées sécuritaires et compatibles avec le milieu traversé. »

Le commandant Alain White, chef de l'escouade de la circulation du service de la police de Montréal, lors d'une entrevue à la première chaîne de la radio de la Société Radio-Canada le 18 juillet dernier¹⁶ a aussi indiqué que les infrastructures comme les dispositifs d'apaisement de la circulation ont un meilleur résultat que la présence policière pour réduire la vitesse de façon efficace et continue.

Etendue

Comme indiqué dans les conclusions de l'étude de Distribution géographique des blessés de la route sur l'île de Montréal (1999-2003)¹⁷, la grande dispersion des blessés aux intersections demande que les solutions soient le plus étendues possibles et non pas ciblées seulement sur une intersection de la zone sensible identifiée. Pour un budget donné, il sera par exemple préférable de favoriser l'aménagement peu coûteux d'avancées de trottoir sur plusieurs intersections plutôt que d'installer de nouveaux feux de circulation seulement à l'intersection la plus achalandée.

¹³ www.walkablecommunities.org; <http://www.santepub-mtl.qc.ca/forumtransport/pdf/danburden.pdf>

¹⁴ david.rawsthorne@vancouver.ca; <http://www.cremtl.qc.ca/fichiers-cre/files/TrafficCalminginVancouver.pdf>

¹⁵ http://www.mtq.gouv.qc.ca/portal/page/portal/Librairie/Publications/fr/securite/limites_vitesse.pdf

¹⁶ <http://www.radio-canada.ca/audio-video/pop.shtml#idMedia=0&urlMedia=/medianet/2007/CBF/LeteDuMondeCombo200707181508.asx>

¹⁷ **Distribution géographique des blessés de la route sur l'île de Montréal (1999-2003). Cartographie pour les 27 arrondissements.** Patrick Morency, Marie-Soleil Cloutier. Juin 2005. 158 pages. ISBN 2-89494-460-8

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

Un mécanisme d'interaction entre la ville-centre et les arrondissements doit être établi pour faciliter les actions sur les routes d'autres juridictions. Dans un secteur sensible, la vitesse sécuritaire visée doit être de 30 km/h car un piéton frappé par un véhicule à une vitesse de 30 km/h a environ 95% de chance de survie. Cette probabilité diminue à 55% lorsqu'un véhicule roule à 50 km/h et n'est plus que de 15% à 65 km/h (US Department of Transportation, 1999).

À Montréal, il est tout à fait possible d'établir une limite de vitesse de 30 km/h dans toutes les zones sensibles, peu importe la hiérarchie routière. M. Alain Lefrançois lors d'une présentation à un déjeuner-causerie du Conseil Régional de l'Environnement en Avril 2007¹⁸ indique que les villes ont une grande latitude pour déterminer les limites de vitesses sur leur territoire, à l'intérieur du cadre législatif suivant :

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

Dans son « Guide de détermination des limites de vitesse sur les chemins du réseau routier municipal »¹⁹, le Ministère des transports du Québec indique qu', « En vertu des dispositions du paragraphe 4 de l'article 626 du Code, une municipalité peut modifier sur son territoire les limites de vitesse prévues dans l'article 328 ». Ce même document indique que « Dans plusieurs milieux bâtis (agglomérations), des limites de vitesse de 30 km/h ont été imposées. Il s'agit notamment de rues où se trouvent des écoles ou des parcs, de rues des quartiers résidentiels et même de rues collectrices ou d'artères. »

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

¹⁸ <http://www.cremtl.qc.ca/fichiers-cre/files/LefrancoisMTQ20070403.pdf>

¹⁹ http://www.mtq.gouv.qc.ca/portal/page/portal/Librairie/Publications/fr/securite/limites_vitesse.pdf



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

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

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

B.4) Nous recommandons qu'un système de classement de priorité d'action soit développé pour les zones sensibles

Afin de déterminer les priorités d'action dans les zones sensibles, il est nécessaire de développer une méthode d'évaluation et de classement. A cet effet, des audits de sécurité pour les piétons peuvent être réalisés. Les variables qui pourraient être considérées dans ce classement sont :

- volume de piétons
- vulnérabilité des usagers
- volume de véhicules
- vitesse de véhicules
- largeur de traverse par les piétons

Il est à noter que le nombre d'accidents à une intersection ne devrait pas faire partie des critères de classement car les études²⁰ démontrent que le danger d'accident est largement distribué.

Recommandation C) Créer les Quartier Verts

Le Plan de Transport de la Ville de Montréal indique dans son 16e chantier « Redonner aux résidents des quartiers montréalais la qualité de vie qui leur revient » sa volonté de créer des Quartiers Verts. Nous nous réjouissons de cette vision formulée dans le Plan de Transport et croyons qu'elle bénéficiera grandement à la qualité de vie des familles.

Nous aimerions, entre autre, y voir des aménagements qui favorisent la marche et le vélo (trajets de marche sécurisés, pistes cyclables) et des dispositifs qui empêchent l'invasion par la circulation de transit ainsi que l'ajout et l'entretien des arbres sur nos rues et dans nos ruelles.

Cependant, nous aimerions que les quartiers verts ne se limitent pas aux rues résidentielles. À l'intérieur d'un quartier, plusieurs services offerts aux familles (garderies, écoles, bibliothèques, centres communautaires et sportifs, commerces de proximité) se retrouvent sur des artères. Ces artères doivent aussi être sécurisées.

Lors de la définition des quartiers verts, les points générateurs de piétons (écoles, stations de métro, etc.) doivent être identifiés en premier lieu et doivent être au cœur du quartier vert.

Extraits de la page 16 du Plan de Transport :

« Le Plan de transport propose de créer des *quartiers verts*. Cette approche, inspirée du *Plan de déplacement de Paris*, encouragera la désignation de périmètres à l'intérieur desquels s'appliqueront un ensemble de mesures et d'aménagements visant à apaiser la circulation, améliorer la sécurité et redonner aux résidents de ces quartiers la quiétude et la qualité de vie qui leur revient. Ces périmètres désigneront des quartiers résidentiels de même que des secteurs englobant des parcs, des institutions scolaires, des hôpitaux, des équipements publics et, dans certains cas, des activités commerciales ou touristiques. La désignation des *quartiers verts* appartiendra aux villes et aux arrondissements qui auront, dans leurs plans locaux de déplacements, la responsabilité de cibler et de mettre en oeuvre les mesures applicables. La démarche sera soutenue par l'adoption de règles d'harmonisation pour tenir compte de la hiérarchisation de l'ensemble des besoins (réseau de camionnage, desserte par autobus, réseau cyclable, etc.)

Extraits de la page 114 du Plan de Transport :

Le concept de *quartier vert* s'inspire de l'initiative du *Plan de déplacement de Paris* qui propose le développement de *quartiers verts*. Un *quartier vert* est un secteur désigné par une signalisation et un réaménagement du domaine public (chaussées, trottoirs, squares, parcs) qui favorise davantage la

²⁰ Morency, P. et M-S Cloutier (2006) From targeted "black-spots" to area-wide pedestrian safety. *Injury Prevention* 2006;12:360–364. doi: 10.1136/ip.2006.013326

marche et le vélo et rend l'usage de ces modes conviviaux pour toutes les personnes. L'accès au transport en commun à partir de ces zones est facilité et, à l'intérieur de son périmètre, la circulation automobile est restreinte aux déplacements locaux et se fait à de faibles vitesses, adressant ainsi la problématique que représente la circulation dite de transit. Ce concept est applicable aux quartiers résidentiels ainsi qu'autour des établissements scolaires, des hôpitaux et autres établissements publics ou encore pour certains secteurs ou rues à vocation commerciale ou touristique.

Les *quartiers verts* se distingueront par l'implantation de mesures comme :

- une signalétique particulière aux accès signifiant aux usagers l'entrée d'un *quartier vert*;
- l'implantation de mesures de modération de la circulation pour décourager la circulation de transit et réduire les vitesses des automobiles;
- la fermeture permanente ou temporaire de rues ou de ruelles à la circulation automobile;
- l'augmentation du couvert végétal et l'embellissement des quartiers, pouvant être coordonnés à des aménagements de modération de la circulation automobile;
- l'augmentation du marquage des traverses de chaussées et le rajustement de l'éclairage de la rue;
- la baisse de la vitesse maximale autorisée de 50 km/h à 40 km/h sur l'ensemble des rues dans la zone;
- l'inclusion de zones de 30 km/h autour des écoles, des parcs et autres secteurs nécessitant une baisse importante de la vitesse de circulation;
- une modification à la réglementation du stationnement et des sens de circulation.

Recommandation D) Améliorer l'aménagement des intersections et des trottoirs

Nous croyons que la ville doit revoir sa façon d'aménager les intersections et les trottoirs de façon systématique afin d'améliorer la sécurité et le confort des piétons. Le « Oregon Bicycle & Pedestrian Plan » pourrait servir de guide²¹, en particulier les chapitres 4,5 et 6 sur les « walkways », « crossings » et « intersections ». Nous avons constaté les problèmes suivants qui devront être résolus :

- des parcomètres sont installés dans les zones où il est interdit de se stationner (5 m de l'intersection)
- aucun marquage n'indique la défense de stationner à moins de 5m des intersections
- les lignes d'arrêt sont souvent inexistantes
- la végétation obstrue souvent la vision aux intersections.
- plusieurs intersections entre des tronçons de rues considérés trop courts n'ont pas de panneau d'arrêt ou de feu de circulation même si le débit de véhicules ou piétons seraient suffisants pour le justifier ; ces intersections accueillent souvent même des arrêts d'autobus.
- les rues et intersections sont très larges.

²¹ Oregon Bicycle & Pedestrian Plan , July 2007 Public Review Draft, http://www.oregon.gov/ODOT/HWY/BIKEPED/bp_plan_update.shtml#Background_Information

- les trottoirs ne sont pas assez larges et sont mal entretenus.

Des pistes de solutions sont d'entraver le stationnement trop près des intersections avec saillies, pots de fleurs bas (le marquage est insuffisant). Cela améliore la visibilité et diminue la distance de traverse et restreint les dépassements par la droite. Un îlot central peut aussi être ajouté au milieu de l'intersection. Aux intersections avec feu de circulation, une phase protégée pour piétons peut être ajoutée. Une campagne d'élagage devrait être entreprise pour enlever la végétation qui obstrue la visibilité aux intersections.

Les trottoirs doivent aussi être plus larges pour, par exemple, accommoder le passage de deux poussettes côte-à-côte. Une bande de végétation pourrait aussi être ajoutée entre la rue et le trottoir pour offrir une plus grande protection et une surface de marche plus uniforme.

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

Lors de la réfection de rue, il faudra systématiquement construire des aménagements d'apaisement de la circulation comme par exemples les avancées de trottoir a toutes les intersections, car leur cout sera alors minime par rapport au cout total du projet. A long terme nous atteindrons ainsi l'objectif de sécuriser tous les trajets piétonniers.

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

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

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

Par exemple, nous sommes maintenant familiers avec la norme LEED du U.S. Green Building Council dictant des normes environnementales pour les nouveaux édifices. Ce même organisme développe maintenant une norme LEED-ND pour le développement de nouveaux projets immobiliers, à l'échelle d'un quartier.²² Ces normes favorisent évidemment la création d'environnements propices aux transports actifs dont on devrait s'inspirer.

²² <http://www.usgbc.org/DisplayPage.aspx?CMSPageID=148>

Recommandation G) Création d'un réseau de comités de vigilance-sécurité

Afin d'atteindre l'objectif du Plan de Transport de la Ville de Montréal où l'on indique que « Montréal interviendra davantage pour réduire de 40% ou plus le nombre d'accidents au cours des dix prochaines années, le premier pas d'une vision « zéro accident », nous recommandons la création d'un réseau de comité de vigilance pour la sécurité. Ce comité pourront participer à l'atteinte de l'objectif de la Ville, en fixant des objectifs locaux, faisant un suivi régulier et en rendant les résultats de leurs démarches accessibles au public.

Recommandation H) Sensibiliser, éduquer et informer

La population, dont les jeunes familles, doit être informée sur les moyens et les objectifs de l'apaisement de la circulation afin que ces mesures soient comprises et acceptées et souhaitées par le plus grand nombre. De plus, le succès de la mise en place des mesures d'apaisement de la circulation, ne sera assuré que si les élus, les fonctionnaires et les services municipaux (police et pompier) ont l'esprit ouvert à cette nouvelle vision et sont favorable aux mesures d'apaisements de la circulation. Un travail important d'éducation et de sensibilisation doit être fait à ce niveau.

Conclusion

En résumé, pour améliorer la qualité de vie des familles montréalaises, nous recommandons la mise en place de mesures d'apaisement de la circulation.

A) Formuler une politique d'apaisement de la circulation

Une politique d'apaisement de la circulation doit être formulée à la ville de Montréal. Un budget significatif doit être alloué et un système de classification doit être mis en place pour établir les priorités d'actions sur des îlots de rues est recommandé. Ceci est un outil démocratique de réponse aux plaintes des résidents pour maintenir la qualité de vie dans nos quartiers résidentiels.

B) Prévoir une approche complémentaire d'apaisement de la circulation dans les zones sensibles. Un budget doit être alloué pour mettre en place des mesures d'apaisement de la circulation dans les zones sensibles. Une politique d'apaisement de la circulation doit être formulée pour établir les priorités d'actions dans ces zones. Ceci est un outil de prévention des blessures sur tout le territoire de la ville et des arrondissements, peu importe la hiérarchie routière (rue résidentielle, artère ou collectrice).

- Une définition de zone sensible doit être formulée en fonction de 3 variables : clientèle vulnérable, volume de piéton, proximité d'un générateur de piétons ou définition d'un quartier vert (**ne pas oublier les Centres de la petite enfance comme zone sensible, au même titre qu'une école ou un parc**).
- Des aménagements doivent être implantés dans les zones sensibles, peu importe le type de rue (prévoir des mécanismes de concertations avec la ville-centre), avec objectif de réduire la vitesse à 30 km/h et de diminuer la distance de traverse a chaque intersection (l'affichage et le marquage ne sont pas suffisants).
- Une méthode d'évaluation (audits de sécurité pour piétons) et de classement doit être développée pour les priorités d'actions dans les zones sensibles.

C) Définir et Aménager des Quartiers Verts comme suggéré dans le nouveau Plan de Transport de la Ville de Montréal. Lors de la définition des quartiers verts, les points générateurs de piétons (écoles, stations de métro, etc.) doivent être identifiés en premier lieu et doivent être au cœur du quartier vert.

D) Améliorer l'aménagement des trottoirs et intersections pour améliorer la sécurité et le confort ainsi que la visibilité et réduire la distance de traverse aux intersections. Les trottoirs devraient pouvoir accueillir deux poussettes de large et des avancées de trottoirs devraient être construites de façon systématique.

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

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

G) Créer un comité de vigilance sécurité afin de fixer des objectifs clairs de réduction d'accidents et blessures, effectuer un suivi et publier les résultats.

H) Sensibiliser et éduquer les décideurs ainsi que la population sur l'apaisement de la circulation