



Systeme de gestion des décisions des instances RECOMMANDATION

Il est recommandé au conseil municipal :

De surseoir à la décision d'adopter le « Règlement modifiant le Règlement du conseil de la Ville sur la délégation de certains pouvoirs relatifs au réseau de voirie artérielle aux conseils d'arrondissement » et le « Règlement modifiant le règlement intérieur de la Ville sur la délégation de pouvoirs du conseil de la ville aux Conseils d'arrondissement » afin de prendre le temps de bien analyser l'ensemble des éléments nécessaire à une décision éclairée qui permettra d'assurer la sécurité des citoyens et des citoyennes de Montréal.

JUSTIFICATION

Le réseau routier de la ville de Montréal permet la circulation entre chacun de ses quartiers et arrondissements. Il est utilisé par une diversité d'usagers : automobilistes, usagers des transports collectifs, piétons, cyclistes. La conception du réseau doit favoriser un partage adéquat de ce dernier entre tous ces usagers afin d'assurer la mobilité et la sécurité de tous.

Les données actuelles démontrent très clairement les problèmes de sécurité qui affectent les usagers les plus vulnérables de ce réseau routier que sont les piétons et les cyclistes. Au cours de la décennie 1999-2008, 18 677 interventions ambulancières ont dû avoir lieu pour un piéton ou un cycliste blessé¹. Comme l'indique le Plan de transport de la Ville, les coûts sociaux de ces accidents sont très élevés et l'objectif d'en réduire le nombre de 40% d'ici 2018 permettrait des économies d'environ un 1 milliard \$ à la société québécoise.

« La problématique de circulation de transit est plus criante dans les quartiers anciens où la grille orthogonale de rues facilite l'accès à des axes parallèles de moindre importance. Ce sont dans les quartiers anciens que l'on trouve aussi les plus fortes densités de circulation. Les ruelles sont parfois utilisées pour contourner la congestion. Les expériences internationales ont démontré que l'implantation de mesures réduisant la vitesse et les volumes de circulation améliore de façon significative la sécurité des déplacements et la qualité de vie des quartiers. La sécurisation progressive des quartiers incitera les résidents à opter davantage pour la marche » (Plan de transport de Montréal)

Il y a donc urgence d'agir parce que la sécurité des citoyens doit primer. Il est nécessaire de réduire la vitesse de circulation des véhicules et ce, de manière prioritaire sur les rues locales, qui constituent le milieu de vie des résidents. À cet effet, en 2009, la Ville de Montréal a abaissé la limite de vitesse permise sur les rues locales de 50 km/h à 40 km/h. Les observations faites après l'application de cette mesure (comme d'autres effectuées dans

¹ P. Morency et autres, *Distribution géographique des blessés de la route sur l'île de Montréal 1999-2008 : cartographie pour les arrondissements et villes liés*, Direction de santé publique de Montréal. [À paraître]

d'autres municipalités) ont malheureusement démontré que cette mesure avait eu très peu d'effet sur la vitesse réelle des véhicules^{2,3}.

Les arrondissements, qui ont compétence sur le réseau local, misent plutôt sur les mesures physiques d'apaisement de la circulation dont l'efficacité pour faire ralentir les véhicules est reconnue. Une panoplie de mesures, ont donc été implantées dans de nombreux quartiers au cours des dernières années, à la grande satisfaction des résidents qui réclament une meilleure qualité de vie et une sécurité accrue de leur quartier.

Certains de ces aménagements, s'ils ne sont pas conçus de manière adéquate, peuvent toutefois entraver ou, du moins, ralentir le passage des véhicules d'urgence tels que les camions de pompier⁴. Il devient nécessaire d'assurer une vue d'ensemble et cohérente des mesures d'apaisement sur le réseau routier dans le but de minimiser les temps d'intervention et d'assurer l'opérationnalité des manœuvres pour les équipements de protection incendie, ainsi que pour les interventions d'urgences (ambulance, police).

Diverses actions doivent donc être prises rapidement par la Ville. Tel que proposé dans le Plan de transport, « il s'agit d'abord de réaliser une politique de modération de la circulation et des règlements d'harmonisation qui fourniront un encadrement et des principes d'implantation venant en appui aux villes et aux arrondissements. Montréal produira un guide d'aménagement des mesures de modération qui inclura des critères de sélection de rues, des solutions prescrites et des modalités d'application. Les villes et les arrondissements mettront en place des projets de modération de la circulation. Ces projets permettront de diminuer la circulation de transit et les vitesses dans les rues locales au profit de la sécurité des piétons et des cyclistes en modifiant, par exemple, l'aménagement des rues ou leur sens de circulation ».

« L'ensemble de ces mesures contribuera à la réalisation 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 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, ce qui représente une solution à la problématique de la circulation de transit. Ce concept est applicable aux quartiers résidentiels ainsi qu'autour des établissements scolaires, des hôpitaux et d'autres établissements publics ou encore dans certains secteurs ou rues à vocation commerciale ou touristique ».

Il est donc fortement recommandé que la Ville de Montréal soutienne les arrondissements dans le développement de mesures d'apaisement qui accroissent la sécurité de la population sans nuire au travail des intervenants d'urgence. La première action à entreprendre par la Ville est de publier, à très court terme, son guide d'aménagement des mesures de modération de la circulation pour l'agglomération prévu dans le Plan de transport adopté en 2008. Cet outil permettra aux arrondissements de planifier et de concevoir de manière adéquate les interventions d'apaisement de la circulation sur leur territoire. Les aménagements conçus devraient également s'inspirer des meilleures pratiques

² C. Hébert, Les limites de vitesse en milieu municipal. Présentation au Colloque sur la sécurité routière en milieu municipal tenu le 13 mars 2003, Gatineau, Québec.

³ P. Duquette, *Gatineau va de l'avant malgré «l'inefficacité» de la mesure – La vitesse abaissée à 40 km/h dans les quartiers résidentiels*. Le Droit, 26 avril 2011

⁴ Bien qu'il soit généralement reconnu que, « sur les rues des quartiers résidentiels, leur effet apaisant avéré sur la circulation l'emporte généralement sur leurs effets hypothétiques sur le temps de réponse des services d'urgence » (Ministère des Transports du Canada. *L'apaisement de la circulation dans les zones urbaines au Canada*. <http://www.tc.gc.ca/fra/programmes/environnement-pdtu-apaisementdelacirculationsurbaines-1172.htm>)

expérimentées dans le monde, d'autres grandes villes ayant intégré avec succès apaisement de la circulation et services d'urgence dans leur aménagement urbain.

ASPECT(S) FINANCIER(S)

Aucun

DÉVELOPPEMENT DURABLE

- Assurer la qualité de vie des milieux résidentiels
 - Réduire de 25% le solde migratoire entre Montréal et la banlieue d'ici 2012, en s'adressant principalement aux montréalais de 25 à 44 ans qui quittent la ville chaque année
 - Aménager des quartiers durables qui misent, entre autres, sur le transfert modal de l'auto solo vers les modes actifs et collectifs, l'apaisement de la circulation dans les quartiers, la convivialité des lieux de rencontre et les infrastructures vertes
 - Apaiser la circulation pour améliorer la qualité de vie dans les quartiers et favoriser les déplacements actifs
 - Valoriser Montréal comme milieu de vie familial
- (Plan de développement durable de la collectivité montréalaise 2010-2015).

La Ville de Montréal s'engage à :

- Poursuivre la mise en place de mesures d'apaisement de la circulation.
- Intégrer des mesures d'apaisement de la circulation, des aménagements favorisant les déplacements actifs, ainsi que des mesures de verdissement lors d'interventions sur le réseau routier.

Divers outils municipaux de planification ou d'intervention devront être mis à contribution pour atteindre l'objectif de réduction de 25% du solde migratoire, dont :

- Le Plan de transport, qui privilégie les transports actifs et collectifs et a un parti pris pour l'apaisement de la circulation, notamment dans les rues locales des quartiers résidentiels.

IMPACT(S) MAJEUR(S)

Permettra de poursuivre la mise en place de mesures d'apaisement de la circulation qui amélioreront de manière significative la qualité de vie et la sécurité des résidents tout en prenant en considération les besoins de déplacements efficaces des véhicules d'urgence et le besoin de cohérence dans l'ensemble de la ville.