

OBJECTIF 2050: LA MARCHÉ, CHOIX NATUREL DE DÉPLACEMENT

RECOMMANDATIONS POUR LE PROJET DE VILLE - PLAN
D'URBANISME ET DE MOBILITÉ DE LA VILLE DE MONTRÉAL



Mémoire présenté à l'Office de la consultation publique de Montréal

6 octobre 2022

MISSION

Piétons Québec est l'organisation nationale de défense collective des droits des piétons. Exigeante, optimiste et inclusive, elle revendique la sécurité et le confort pour toutes les personnes se déplaçant à pied au Québec. En raison des avantages immenses, autant individuels que collectifs, de se déplacer à pied, elle s'attache également à valoriser la marche comme mode de déplacement et à en augmenter sa pratique. Axée sur la collaboration et le partenariat, elle sensibilise, mobilise, outille et influence les citoyens ainsi que les décideurs publics afin de transformer les normes sociales, le cadre réglementaire et les environnements bâtis en faveur des piétons.

CRÉDITS

Coordination

Sandrine Cabana-Degani

Recherche et rédaction

Séverine Renard

Sandrine Cabana-Degani

Révision

Benjamin Dupont

Élaine Fournelle

Katia Lesiack

Chloé Fortin-Côté

TABLE DES MATIÈRES

Avant-propos	4
Sommaire des recommandations	5
Mettre l'humain au coeur des aménagements	5
Rendre la mobilité active attractive à longueur d'année	5
Assurer une plus grande équité	6
Mettre en oeuvre le Projet de ville	6
Introduction	7
1. Mettre l'humain au coeur des déplacements	9
1.1 Prioriser les déplacements à pied	9
1.2 Créer une ville plus dense et compacte	9
1.3 Prioriser les modes actifs	11
1.4 Offrir des espaces adéquats et sécuritaires	13
1.5 Assurer l'intermodalité	15
RECOMMANDATIONS	16
2. Promouvoir l'attractivité de la mobilité à longueur d'année	17
2.1 Adapter la ville au climat (présent et futur)	17
2.2 Valoriser les différentes météo	19
2.3 Donner accès à la nature aux Montréalais et Montréalaises	20
RECOMMANDATIONS	21
3. Assurer une plus grande équité	22
3.1 Réduire les inégalités territoriales et sociales	22
3.2 Aménager selon une perspective d'accessibilité universelle	23
RECOMMANDATIONS	24
4. Mettre en oeuvre le Projet de ville	25
4.1 Déterminer des actions concrètes	25
4.2 Rajouter davantage d'investissements pour la mobilité active	26
4.3 S'appuyer sur une participation citoyenne	26
RECOMMANDATIONS	27
Conclusion	28
Bibliographie	29

Avant-propos

Piétons Québec est heureux de participer aux consultations publiques sur le *Projet de ville*, le plan d'urbanisme et de mobilité (PUM) de la Ville de Montréal. Ayant eu l'opportunité de participer aux ateliers de réflexion, nous souhaitons, par ce mémoire, poursuivre notre contribution au processus de co-création d'une vision d'avenir de la Ville de Montréal qui servira de fondation à ses stratégies d'urbanisme et de mobilité.

Nous tenons à remercier l'Office de consultation publique de Montréal de recevoir notre mémoire commentant le *Projet de ville* présenté par la Ville de Montréal. Ce mémoire comprend 23 recommandations que Piétons Québec propose dans le but de mettre de l'avant certaines priorités qui nous semblent incontournables pour faire de Montréal une ville à échelle humaine où la marche est le mode de déplacement naturel.

Sommaire des recommandations

1. Mettre l'humain au coeur des aménagements

- 1.1 Remettre l'humain au centre des décisions en matière de mobilité et lui offrir un cadre bâti à son échelle: inverser la pyramide des modes de transport pour prioriser les déplacements à pied, puis en mobilité active et collective et rééquilibrer l'espace public en leur faveur.
- 1.2 Mettre en place un cadre réglementaire et urbanistique qui favorise la création de quartiers vivants avec la présence de services de proximité et de pôles de transport collectif efficaces à moins de 15 minutes à pied.
- 1.3 Repartager l'espace public en prenant en compte les besoins de tous les usagers et augmenter l'espace public dédié à la mobilité active et collective, afin de déplacer la population plus efficacement.
- 1.4 Créer un système routier sûr et assurer la présence d'infrastructures efficaces et conviviales pour les déplacements actifs, partout sur le territoire Montréal.
- 1.5 Intégrer et appliquer le filtre de l'approche réduire-transférer-améliorer RTA dans le PUM.
- 1.6 Multiplier les rues piétonnes, les secteurs piétonniers et étendre leur durée.
- 1.7 Intégrer l'application de l'approche Vision zéro dans le PUM et appliquer le principe de rues complètes systématiquement lors de tous projets de réfection routière.
- 1.8 Assurer un accès convivial, court et sécuritaire à pied et à vélo aux stations du réseau structurant de transport collectif, penser à la chaîne de déplacement des personnes et intégrer l'intermodalité dans la planification des réseaux de transports.

2. Rendre la mobilité active attractive à longueur d'année

- 2.1 Concevoir et entretenir le réseau piéton afin qu'il offre confort et sécurité toute l'année.
- 2.2 Prioriser l'entretien des infrastructures piétonnes en hiver et expérimenter des méthodes alternatives de déneigement et de déglçage des trottoirs pour trouver des solutions atténuant les impacts du gel/dégel sur la sécurité des déplacements piétons.
- 2.3 Créer des infrastructures urbaines résilientes et qui invitent les citoyens à profiter de leur environnement, peu importe la météo.
- 2.4 Profiter de chaque occasion pour verdir les milieux de vie.

2.5 Assurer l'accès en transport actif et collectif aux grands parcs et autres lieux permettant de profiter de la nature.

3. Assurer une plus grande équité

3.1 Prioriser un aménagement urbain et de mobilité qui prend en compte les usagers de la route les plus vulnérables, notamment les personnes âgées et les enfants.

3.2 Utiliser le prisme de l'ADS+ pour prioriser les différentes interventions qui seront prévues au PUM et pour s'assurer que les interventions bénéficient à l'ensemble de la population et ne nuisent pas à certaines populations marginalisées.

3.3 Assurer l'équité territoriale des interventions de verdissement et de réduction des émissions de polluants dans l'air.

3.4 Accélérer les interventions visant à augmenter la rapidité et l'efficacité des corridors de transport durable (actif et collectif) reliant les secteurs résidentiels enclavés et les pôles d'emplois mal desservis.

3.5 Soutenir l'offre de logement abordable et social en complément des interventions de verdissement et d'amélioration des infrastructures de mobilité active.

3.6 Aménager la ville dans une perspective d'accessibilité universelle et pour répondre aux besoins des enfants, comme des personnes âgées.

4. Mettre en oeuvre le *Projet de ville*

4.1 Déterminer un plan de mise en œuvre, un échéancier, des indicateurs et des cibles précises pour suivre la réalisation de la vision et prévoir de la collecte de données et la mesure des impacts.

4.2 Fixer des cibles d'augmentation des parts modales ambitieuses pour les déplacements à pied, à vélo et en transport collectif.

4.3 Augmenter les investissements pour favoriser les déplacements à pied conviviaux et sécuritaires et mettre en place des mesures d'écofiscalité pour mieux refléter les coûts liés à l'usage de la voiture.

4.4 Poursuivre la discussion avec la population montréalaise tout au long des prochaines étapes de développement et de réalisation du PUM.

Introduction

La réflexion menée dans le cadre du *Projet de ville* invite à se projeter en 2050. Comment imaginons-nous notre milieu de vie en 2050? Piétons Québec envisage un milieu de vie où l'humain est au centre. Un milieu de vie où la mobilité et la fluidité sont mesurées en termes de déplacement de personnes, plutôt que de véhicules. Il est facile d'accéder à différents générateurs de déplacement à l'aide des modes actifs et collectifs dans tous les quartiers. Le parc automobile de Montréal a diminué pour faire place à la mobilité active et collective. Des corridors actifs et collectifs parcourent Montréal pour connecter efficacement les principales destinations et services, ainsi que les différents quartiers entre eux. De plus, Piétons Québec imagine aussi un futur où les personnes qui se déplacent à pied peuvent le faire en toute sécurité, sans risque d'être blessées gravement ou tuées. Pour ce faire, l'approche Vision Zéro,¹ adoptée par Montréal en 2016, est appliquée systématiquement à travers la ville.

Nous tenons d'abord à saluer la volonté de la Ville de Montréal de créer des milieux de vie à échelle humaine et où les citoyens disposent d'options de mobilité, notamment à pied, à vélo et en transport collectif. Cette vision transparaît dans l'ensemble du *Projet de ville* soumis à la consultation. En effet, Piétons Québec se réjouit du fait qu'à plusieurs endroits dans le *Projet de ville*, les engagements de la Montréal envers les piétons, la mobilité durable et l'approche Vision Zéro adoptée par la Ville en 2016 soient réitérés et renforcés.

Nous souhaitons aussi insister sur notre accord avec la majorité des propositions présentées dans le document. Piétons Québec est en mesure de constater que les bénéfices de la mobilité active sont compris par l'administration municipale et par les élus, car ils sont mis de l'avant dans cette proposition de *Projet de ville*. La Ville de Montréal a compris le potentiel de transfert modal, ainsi que l'importance des modes actifs dans l'adoption d'un mode de vie sain et la création de milieux de vie de qualité. Nous saluons donc l'engagement pris par la Ville de Montréal qui, par ce *Projet de ville*, établit une vision qui permettra de guider ses actions pour favoriser la pratique de la marche et de la mobilité durable.

Le souci du climat, l'environnement et l'ambition de carboneutralité mentionnés dans le *Projet de ville* démontrent clairement que la Ville comprend aussi les enjeux environnementaux et climatiques qui ne peuvent être ignorés. Réussir à réduire les gaz à effet de serre (GES) est un critère primordial pour ralentir, voire atténuer, les changements climatiques auxquels nous allons faire face au cours des prochaines années. Il est urgent d'agir afin de limiter la motorisation des déplacements en offrant des alternatives sécuritaires, abordables et efficaces, et ce à l'année. Les pistes de solutions étant nombreuses, il faut prioriser celles qui auront un plus grand impact sur le court et long terme et qui bénéficieront à l'ensemble de la population.

Considérant la contribution majeure des transports aux émissions de gaz à effet de serre du Québec, Piétons Québec est donc d'accord avec la proposition d'intégrer l'urbanisme et la

¹ Vision Zéro: une stratégie de sécurité routière qui permet de rehausser la sécurité de tous les usagers de la route en créant un système sûr et à long terme, éliminer complètement les décès dus à une collision routière.⁽¹⁾

mobilité dans la planification afin d'arriver à cette vision du futur. Les bénéfices de cette approche holistique sont nombreux - tels qu'énumérés dans le *Projet de ville*. C'est en intervenant sur l'aménagement du territoire, en offrant une plus grande compacité et en offrant un réseau de transport actif et collectif, étendu sur l'ensemble du territoire, efficace, convivial et sécuritaire, à l'année, que le paradigme de transport actuellement axé sur la fluidité automobile basculera vers l'accessibilité, la durabilité, et la sécurité.

Pour que cette vision soit réalisée, des leviers plus précis seront nécessaires pour orienter les décisions vers des investissements et des règlements à l'image de cette Vision. Ce mémoire compte donc quelques propositions afin de préciser la mise en œuvre de la vision détaillée dans le *Projet de ville*. Prenant en compte que ce plan est un plan maître qui vise à arrimer les autres démarches de planification, il serait pertinent de préciser des objectifs spécifiques, ainsi qu'un échéancier qui cible les interventions prioritaires. Déterminer des indicateurs et des cibles qui permettront d'évaluer si les objectifs ont été atteints à temps serait aussi utile pour assurer le suivi du plan.

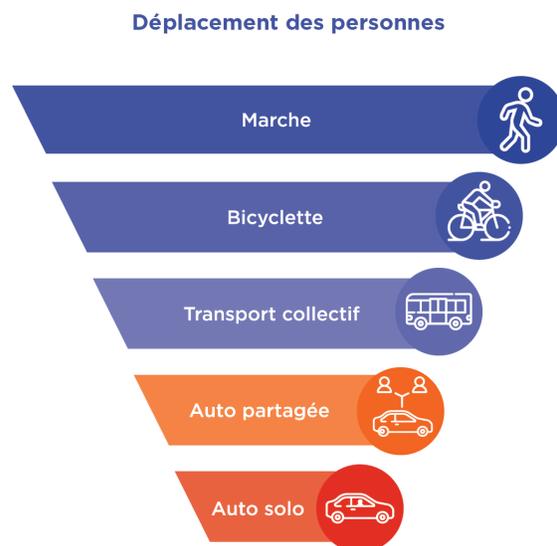
1. Mettre l'humain au coeur des déplacements

Pour Piétons Québec, il est primordial que le *Projet de ville* permette un changement de paradigme vers une vision où tous les citoyens, peu importe leur mode de transport, peuvent se déplacer de façon sécuritaire, conviviale et efficace. Pour se faire, le facteur pris en compte doit être le déplacement des personnes et des marchandises, plutôt que le déplacement des véhicules. Ainsi, il faut remettre l'humain au centre des décisions en matière de mobilité et lui offrir un cadre bâti à son échelle - plutôt qu'à l'échelle automobile.

1.1 Prioriser les déplacements à pied

L'humain se déplace naturellement à pied. Il est sain de se déplacer en marchant. Pourtant, malgré ces évidences, les espaces publics sont encore, dans la plupart des secteurs de la ville, aménagés en priorisant les besoins des véhicules motorisés et de leurs conducteurs. Ces environnements axés sur les déplacements motorisés sont le reflet d'une culture qui priorise la fluidité de la circulation, au détriment de la sécurité des usagers de la route, du confort des usagers les plus vulnérables et de la santé publique.

L'inversion de la pyramide des modes de transport est nécessaire afin de favoriser la mobilité active. En effet, prioriser la marche, puis les autres modes actifs, ainsi que les transports collectifs, permettra de déplacer davantage de personnes efficacement, en plus de favoriser une mobilité plus durable. Il est important de préciser que l'inversion de la pyramide n'a pas pour objectif de favoriser une certaine catégorie d'usagers, mais plutôt de rééquilibrer l'espace public, qui répond encore principalement aux besoins en matière de déplacements en véhicules motorisés, afin d'offrir plus d'offrir plus de choix de mobilité aux citoyens.



1.2 Créer une ville plus dense et compacte

La marche est un mode de déplacement attractif pour les courtes distances: parcourir 1 km prend entre 10 à 15 minutes à pied. C'est ce qui en fait le mode idéal pour parcourir son quartier! Ainsi, pour encourager les citoyens à opter pour la marche, la proximité est la clé.

Pour cela, il faut ralentir la tendance à l'étalement urbain et opter pour une forme de ville qui est à la fois dense et compacte, permettant ainsi de protéger la qualité des milieux de vie et l'échelle humaine. Les deux sont nécessaires, car une densité brute seule peut apporter de l'appréhension et ne tient pas compte de la forme et de l'agencement des bâtiments et des espaces publics et privés.⁽²⁾ Un bel exemple est l'arrondissement du Plateau-Mont-Royal qui est constitué de duplex et de triplex, mais qui représente malgré cela la plus forte densité de population des 19 arrondissements de Montréal.⁽³⁾

Créer des milieux de vie complets

Certains concepts urbains se sont popularisés ces dernières années, notamment *la ville de quinze minutes* «un concept qui prône une organisation de la ville faisant en sorte que les habitants ont accès à la plupart de leurs destinations de travail, de magasinage, de soins, d'éducation et de loisir en moins d'un quart d'heure de marche ou de vélo.»⁽⁴⁾ Piétons Québec reconnaît les variantes de ce concept et propose une vision qui prône l'accessibilité à un minimum de services tels qu'une école, une épicerie, une pharmacie, des loisirs et des soins de santé à moins de 15 minutes à pied. Ce critère doit aussi être appliqué à l'accessibilité du réseau structurant de transport collectif qui permet aux citoyens d'accéder efficacement aux bassins d'emplois, de commerces et de services (ex. des hôpitaux) qui desservent une échelle régionale.

La concrétisation du concept permettra de rendre Montréal plus dense et compacte, de rapprocher les citoyens des services et d'en tirer ses avantages.⁽²⁾ Un exemple d'avantage est les répercussions économiques pour les commerces. La mobilité lente et le *flânage* encouragent les citoyens à prendre conscience de leur quartier et des commerces qui s'y trouvent et aident à créer un sentiment d'appartenance à celui-ci.

Le résultat de cette stratégie de densification permet donc une plus grande diversité de services et commerces à proximité des lieux de résidence et une diminution des distances de déplacement, ou en d'autres mots un mode de vie plus complet. En effet, une ville de 15 minutes n'est réalisable que si la manière d'occuper le territoire favorise la création de liens sociaux et physiques, et limite les vides et discontinuités.⁽²⁾ Un exemple est de libérer l'espace occupé par les véhicules à essence ou électrique, qui *dorment* sur l'espace public. La libération de cet espace peut servir, entre autres, à ajouter du mobilier urbain ou du verdissement, permettant ainsi aux citoyens de se rencontrer, se divertir et de profiter de lieux de plein air à proximité de leurs lieux de résidence. D'ailleurs, l'année 2020 a été révélatrice au niveau du partage de l'espace et surtout, de la nécessité d'avoir accès à des services, des loisirs et des espaces publics de proximité. Les apprentissages de la pandémie mondiale de Covid-19 peuvent être utilisés pour inspirer la créativité dans l'usage de l'espace public et créer des milieux de vie plus résilients.⁽⁵⁾

Ainsi, la proximité étant un des premiers déterminants pour encourager la marche, il y a urgence de favoriser la densité à échelle humaine et une mixité des usages par une réglementation afin de rendre plus attractifs les déplacements à pied. Nous encourageons donc la Ville à accélérer la mise en place d'une telle réglementation et à la déployer partout sur son

territoire avec équité, car les résultats de l'adoption de tels règlements demandent du temps avant de se concrétiser sur le cadre bâti.

Adapter la conception des rues à une ville plus dense

Tel que mentionné dans le *Projet de Ville*, le gabarit des véhicules pour les services d'urgences dicte les normes de conception des rues et le système de logistique de livraison locale se fait à l'aide des véhicules souvent peu adaptés à l'environnement urbain. Pourtant, la densification des quartiers demande une redistribution de la voie publique, diminuant ainsi l'espace réservé aux véhicules motorisés. Afin d'arriver à atteindre cet objectif, les véhicules d'urgence et de service doivent donc être de plus petits gabarits et le système de logistique de livraison locale doit aussi s'adapter en utilisant des véhicules plus petits et moins énergivores. Influencer les services d'urgence à diminuer la taille des véhicules est d'ailleurs une action importante identifiée dans le nouveau Plan d'action Vision Zéro décès et blessé grave 2022-2024 de Vision zéro (action 2.4), ceci afin de permettre à la fois de les rendre plus sécuritaires, mais aussi de diminuer la largeur de l'emprise nécessaire pour la circulation motorisée.⁽⁶⁾

1.3 Prioriser les modes actifs

Piétons Québec appuie la Ville qui affirme dans le *Projet de ville* l'importance de réorganiser Montréal autour des humains qui y vivent, puis de leur permettre d'accéder aux ressources urbaines.

De même que pour l'idée de placer l'humain au milieu de son territoire, Piétons Québec tient à souligner qu'il faut aussi placer les piétons au centre de l'échelle de mobilité et la marche au centre du déplacement citoyen. La marche est le premier maillon de la chaîne de mobilité durable, car tout déplacement commence par quelques pas. De plus, pour que le transport collectif et les autres modes actifs ou partagés soient attrayants, il faut qu'il soit efficace et sécuritaire de s'y rendre à pied.

La marche rapporte aussi l'espace de vie et le temps à une échelle humaine en apportant une vision de la mobilité qui met l'humain et sa qualité de vie au cœur de l'urbanisme et de la mobilité. Elle relie ensuite l'humain aux autres échelles géographiques de la ville, soit le bâtiment, le quartier, et la métropole. Elle apporte une vision de la mobilité qui met l'humain et sa qualité de vie au cœur de l'urbanisme et de la mobilité, favorisant ainsi le développement et la vie de quartiers en incitant les citoyens à se côtoyer.

Ce but est réellement atteint lorsque des modes de déplacements durables tels que les modes actifs, collectifs et partagés, sont privilégiés. En effet, il faudra changer les habitudes de déplacements de la population montréalaise et pas simplement troquer les voitures à essence contre des voitures électriques ou autonomes. Ce dernier geste n'aurait pas d'impact sur la culture de l'automobile, qui prédomine dans notre société. Celle-ci nourrit notre dépendance envers nos véhicules et rationalise la priorité donnée à la fluidité automobile, plutôt qu'à l'humain, au détriment de l'espace public, de l'environnement et de la qualité de vie des

citoyens. De plus, avec l'augmentation de la population et de la motorisation au Québec, il n'est pas soutenable de penser que toutes ces personnes pourront se déplacer efficacement en auto-solo.

Diminuer le parc automobile et obtenir un repartage de l'espace public qui prend en compte les besoins de tous les usagers, afin de déplacer la population plus efficacement, nécessite une diminution des déplacements motorisés. Pour se faire, en plus de créer des milieux de vie complets, il faut miser sur un système routier sûr et des infrastructures efficaces et conviviales pour les déplacements actifs, partout sur le territoire de Montréal. Augmenter l'espace public pour la mobilité active et collective permet d'accéder aux mêmes ressources urbaines qu'en automobile, tout en ajoutant les bénéfices de diminuer la congestion routière en ville, de promouvoir la santé des citoyens et de diminuer l'empreinte carbone.

En ce qui concerne le dernier point, Piétons Québec salue l'ambition de carboneutralité de la Montréal d'ici 2050 et l'engagement d'entamer la planification de sa transition écologique dès maintenant. Nous appuyons les objectifs environnementaux présentés et plus particulièrement la volonté de soutenir la population à adopter des modes de vie plus sobres, surtout en matière de transport. La mobilité active demeure une solution charnière pour réussir la transition écologique.

Intégrer l'approche réduire-transférer-améliorer dans le Projet de ville

D'ailleurs, selon l'approche «Réduire-transférer-Améliorer» qui favorise la mobilité durable, il faut d'abord diminuer le besoin en déplacements motorisés et leur distance avant d'accroître la part des modes de transport moins énergivores et améliorer l'efficacité énergétique des véhicules. Bien que l'électrification des transports soit une solution pour diminuer les émissions de GES, cette solution ne changera pas notre dépendance à l'automobile, la priorité donnée à la fluidité des déplacements motorisés ni les déplacements en voiture solo - la vraie source de congestion routière et de la détérioration accélérée du réseau routier urbain.

De plus, les *effets rebonds*, tels que mentionnés dans le *Projet de ville*, doivent être sérieusement pris en considération. Par exemple, étant donné la capacité d'accélération et le poids des véhicules électriques, ceux-ci peuvent être une plus grande source de danger pour les autres usagers de la route, que les voitures à combustion.⁽⁷⁾ Un autre exemple d'effet rebond est la place que prendront les infrastructures de recharge, qui risquent d'empiéter sur le corridor de circulation piétonne ou l'espace de végétation en bordure de route. D'autres modes de transports électriques peuvent être considérés comme une alternative à la voiture électrique. Par exemple, les vélos électriques nécessitent qu'une fraction des composants et matériaux nécessaires pour alimenter une voiture électrique, les deux transportant en moyenne qu'un seul passager.

Bref, même si l'électrification des transports est nécessaire, il faut tout de même prioriser un aménagement et une mobilité qui permettra davantage de diminuer le nombre et la taille des véhicules et de bénéficier à l'ensemble des usagers de la route. Encore mieux, il faut opter pour des solutions véritablement carboneutres, telles que la marche.

L'approche R-T-A:

- RÉDUIRE : Réduire le nombre de kilomètres parcourus par les citoyens ou les agents municipaux (impact directement proportionnel pour réduire les émissions de GES);
- TRANSFÉRER : Transférer les utilisateurs de l'auto-solo vers des modes alternatifs pertinents selon le besoin (transport collectif, mobilité partagée, transport actif, etc.);
- AMÉLIORER : Améliorer l'empreinte environnementale des véhicules par les technologies propres ou par l'optimisation des opérations.

Multiplier et prolonger les rues piétonnes

Les projets de rues apaisées, conviviales et partagées se sont multipliés les dernières années. Telle que mentionnée dans la section 1.2, cette tendance s'est accélérée depuis la pandémie de Covid-19 qui a révélé la nécessité de rééquilibrer l'espace public. Ces rues, pensées pour les usagers vulnérables, sont plus inclusives, dynamiques, vivantes et conviviales, et dans le cas des rues piétonnes, favorisent la vitalité de l'économie locale.

À Montréal, la piétonnisation des artères commerciales se fait surtout en période estivale. Durant cette période, 83% des établissements sondés sur l'avenue Mont-Royal ont connu une augmentation de leurs ventes avec la faveur des marcheurs.⁽⁸⁾ Considérant qu'un marcheur visite la rue principale deux fois plus souvent et dépense 40% plus qu'un automobiliste⁽⁹⁾, la piétonnisation des rues pourrait même aussi être considérée comme une installation à l'année longue pour certaines (voir section 2). Piétons Québec envisage qu'une rue piétonne est appropriée pour les rues commerçantes où se trouvent les services essentiels, les rues où il y a une grande concentration de piétons ou les rues qui constituent les cheminements principaux vers les générateurs de déplacement (écoles, grands parcs, etc.).

De plus, les cœurs animés de Montréal, tels que le vieux port ou le centre-ville, où il y a une grande concentration de services et d'activités économiques ou culturelles pourraient bénéficier d'être piétonnés. Montréal pourrait s'inspirer d'autres villes européennes, telles que Pontevedra ou Oslo qui visent à baisser, voire éliminer, l'usage de la voiture au centre-ville en privilégiant des actions graduelles visant à diminuer le stationnement et à restreindre sa circulation.⁽¹⁰⁾

1.4 Offrir des espaces adéquats et sécuritaires

Le changement dans l'occupation du territoire vers un milieu plus dense et compact ne vise pas seulement à augmenter le rendement de l'espace urbain déjà occupé, mais aussi à redistribuer

l'espace pour faire place à la mobilité active. La rue est un espace public et celle-ci doit répondre, d'abord et avant tout, aux besoins des citoyens.

De plus, la proposition de PUM a raison de mettre de l'avant qu'un des effets secondaires de l'augmentation de la population Montréalaise est un plus grand nombre de véhicules qui circulent sur la route, mais c'est aussi un plus grand nombre de *personnes* qui se déplacent. Il est vrai que pour répondre à ce défi et inverser la tendance, il faut miser sur un cocktail de modes durables. En plus d'encourager les déplacements partagés et non motorisés, il faut aussi prioriser la sécurité des personnes plus vulnérables. Prioriser la mobilité active et collective plutôt qu'automobile permet une plus grande équité, car cela assure des investissements sur la sécurité des personnes «sans armure» et l'accessibilité physique et financière de la voie publique.

Le *Projet de ville* démontre déjà une volonté de la Ville de Montréal à vouloir changer ses priorités afin de mettre de l'avant la mobilité douce et active en reconnaissant les bienfaits de la marche du niveau santé et communautaire. Pour encourager la marche, l'environnement bâti doit être sécuritaire et offrir un sentiment de sécurité à la population. À Montréal, les scénarios de collision impliquant un piéton représentent une part beaucoup plus importante des collisions avec décès et blessés graves, que les scénarios dont la victime est une personne cycliste ou l'occupante d'un véhicule. Environ 17 piétons décèdent chaque année, une majorité d'entre eux et la majorité sont âgés de 65 ans et plus.⁽¹¹⁾ Afin de favoriser les déplacements à pied, il est primordial d'agir pour réduire la vitesse pratiquée par les automobilistes dans les milieux de vie et pour limiter l'exposition des piétons aux véhicules sur les artères. Il faut établir clairement que la sécurité des usagers vulnérables prime sur la fluidité de la circulation motorisée - non seulement dans les rues piétonnes et dans les quartiers centraux, mais sur l'ensemble du territoire. Piétons Québec tient aussi à souligner qu'il serait judicieux de distinguer les actions prévues pour favoriser la marche de celles prévues pour les autres modes de transport afin de s'assurer que les piétons ne sont pas défavorisés ou oubliés.

L'intervention systématique liée à l'approche de Vision Zéro⁽¹⁾ mentionnée plus haut et la politique de rues complètes est nécessaire afin d'assurer des déplacements à pied sécuritaires. Les artères, les lieux les plus accidentogènes pour les piétons, doivent être dotées d'infrastructures de transport actif séparées de la circulation motorisée, ainsi que d'infrastructures permettant d'assurer leur traversée en sécurité.⁽¹²⁾ Les mesures prises pour sécuriser les intersections doivent aussi être accompagnées de mesures pour apaiser la circulation.⁽¹³⁾ En effet, la gestion de la vitesse est une composante primordiale sur laquelle agir pour sécuriser les déplacements piétons, car les risques de collision et la gravité des blessures augmentent avec celle-ci. Alors que les probabilités de survie sont de 25 % lors d'une collision survenant à 50 km/h, elles augmentent à 90 % à 30 km/h. Aussi, avec la vitesse, le champ de vision périphérique du conducteur et son temps de réaction se réduisent, alors que la distance de freinage s'allonge. À 30 km/h, la distance qu'il faudra pour s'immobiliser est de 30 m, elle double à 50 km/h, passant à 62 m. Ajoutées à la vitesse, la taille et la masse du véhicule influencent la gravité des blessures, qui sont plus élevées avec un véhicule lourd qu'avec une voiture de petit format. ⁽¹³⁾ L'établissement d'une limite de vitesse est donc d'abord un enjeu de

sécurité. Les limites de vitesse devraient donc être établies en cohérence avec les milieux de vie et avec les usagers que l'on tente de protéger et non pas en fonction de la configuration existante de la rue, qu'il conviendra d'adapter à la vitesse souhaitée, pas l'inverse. Ainsi, sachant que le changement de limite de vitesse autorisée ne suffit pas pour induire un changement de comportement généralisé, il est recommandé d'agir sur la configuration des rues afin de contrôler la vitesse pratiquée. En plus de rendre les déplacements à pied plus confortables et attrayants, les choix d'aménagements ont des impacts majeurs sur les collisions routières. Il est ainsi proposé d'ajouter des mesures de modération de la circulation dans les rues résidentielles, telles que des saillies de trottoir, des déviateurs, des chicanes et des dos d'âne allongés. Des aménagements qui favorisent un rayon de virage limité et un ralentissement de la vitesse, par exemple, des trottoirs traversants, des îlots refuges et des saillies de trottoirs, pourraient aussi être aménagés à l'entrée des secteurs résidentiels.

1.5 Assurer l'intermodalité

Bien entendu, tous les déplacements de la population de Montréal ne peuvent pas être effectués à pied. Ainsi, lorsque l'environnement bâti ne permet pas des distances raisonnables à pied, il faut un transport en commun accessible et efficace qui vienne prendre la relève. Piétons Québec rappelle qu'il est essentiel d'offrir plusieurs options de mobilité et d'assurer la combinaison des modes de déplacement pour que la mobilité durable soit une réelle option de rechange à l'usage de la voiture.

Par ailleurs, peu importe le choix de mobilité, il est important de se rappeler qu'afin d'améliorer l'accès et la qualité du transport collectif il faut aussi assurer un accès convivial, court et sécuritaire à pied et vélo aux stations du réseau structurant de transport collectif - tel que suggéré dans le *Projet de ville*. Il est donc essentiel de reconnaître que l'usage de transports collectifs dépend aussi de la mobilité active, particulièrement de la marche, pour se rendre au bus, métro, covoiturage, etc. Ainsi, arrimer les réseaux piétonniers avec le réseau de transport collectif est nécessaire afin d'améliorer la connectivité entre ces deux modes de déplacement, et d'en faciliter l'accès aux usagers vulnérables. Par exemple, une traverse piétonne sécuritaire doit être aménagée devant un arrêt d'autobus ou une station de métro, surtout si une épicerie ou un service de santé se trouve à proximité.

Prioriser la connectivité du réseau montréalais permet de désenclaver les quartiers situés à proximité de barrières routières et ferroviaires. Les citoyens doivent être en mesure de les traverser en transport actif de façon efficace et sécuritaire. En l'absence de nombreux liens efficaces pour désenclaver ces secteurs, la mobilité active devient moins attrayante et le recours à l'automobile reste plus attractif en raison des détours occasionnés.

Par ailleurs, les citoyens de banlieue doivent dorénavant prioriser de se déplacer en transport en commun vers et sur l'Île, ce qui réduira la pression sur le réseau routier et améliorera la qualité de vie des Montréalaises et Montréalais. Investir en mobilité active, collective et partagée servira donc aussi à réduire la circulation motorisée au centre-ville de Montréal, ainsi

que dans les quartiers centraux et dans ceux qui sont des axes de transit, au profit de la marche, des déplacements à vélo et en transport commun.

Réfléchir en termes de chaîne de déplacements des personnes plutôt qu'en termes d'usagers d'un seul mode de transport permettra de renforcer le cercle vertueux de l'intermodalité et d'atteindre les objectifs de la Ville de Montréal de favoriser la mobilité durable. Le même raisonnement peut être appliqué à la chaîne de déplacement des familles, et ainsi réfléchir à des solutions afin de faciliter les déplacements durables tout au long de cette chaîne. Par exemple, pourquoi ne pas aménager des stationnements sécurisés pour les poussettes devant les CPE? Cela pourrait faire toute la différence pour un parent qui souhaite reconduire son enfant à pied, puis rejoindre le transport collectif ensuite, sans repasser par la maison.

RECOMMANDATIONS

- 1.1** Remettre l'humain au centre des décisions en matière de mobilité et lui offrir un cadre bâti à son échelle: inverser la pyramide des modes de transport pour prioriser les déplacements à pied, puis en mobilité active et collective et rééquilibrer l'espace public en leur faveur.
- 1.2** Mettre en place un cadre réglementaire et urbanistique qui favorise la création de quartiers vivants avec la présence de services de proximité et de pôles de transport collectif efficaces à moins de 15 minutes à pied.
- 1.3** Repartager l'espace public en prenant en compte les besoins de tous les usagers et augmenter l'espace public dédié à la mobilité active et collective, afin de déplacer la population plus efficacement.
- 1.4** Créer un système routier sûr et assurer la présence d'infrastructures efficaces et conviviales pour les déplacements actifs, partout sur le territoire Montréal.
- 1.5** Intégrer et appliquer le filtre de l'approche réduire-transférer-améliorer RTA dans le PUM.
- 1.6** Multiplier les rues piétonnes, les secteurs piétonniers et étendre leur durée.
- 1.7** Intégrer l'application de l'approche Vision zéro dans le PUM et appliquer le principe de rues complètes systématiquement lors de tous projets de réfection routière.
- 1.8** Assurer un accès convivial, court et sécuritaire à pied et à vélo aux stations du réseau structurant de transport collectif, penser à la chaîne de déplacement des personnes et intégrer l'intermodalité dans la planification des réseaux de transports.

2. Promouvoir l'attractivité de la mobilité à longueur d'année

Les conditions de la chaussée et la sécurité font partie d'une panoplie de raisons qui empêchent les citoyens de choisir la marche dans leur quotidien. En prenant en compte de la saisonnalité et le climat (présent et futur), la Ville peut rendre l'expérience piétonne agréable et encourager ce mode de transport. De plus, rapprocher la nature du quotidien des citoyens est un aspect qui incite ceux-ci à être actifs. Il suffit de leur offrir un accès efficace et simple à la nature et d'ajouter du verdissage lors de leurs déplacements. Par exemple, les initiatives qui attirent et encouragent la mobilité active, telles que les rues piétonnes et les ruelles vertes, se sont popularisées dans les dernières années, créant des espaces propices à l'environnement, aux jeux et aux partages. Toutefois, à l'approche de l'hiver, de telles initiatives ralentissent et s'arrêtent même pour être reprises au printemps ou l'été suivant lorsque le climat devient alors plus favorable. Bien que le *Projet de ville* prend note de l'importance de l'équipement urbain et exprime un désir de créer un espace de vie accessible été comme hiver, les propositions de la Ville peuvent mettre de l'avant une adaptation climatique qui tient davantage en compte les quatre saisons.

2.1 Adapter la ville au climat (présent et futur)

Malgré le fait que le climat montréalais a toujours été caractérisé de saisons distinctes, les effets du changement climatique accentuent la différence entre les saisons en apportant des conditions climatiques plus extrêmes, fréquentes et imprévisibles. Les conséquences de ce réchauffement climatique sont nombreuses, notamment sur l'aménagement et la mobilité urbaine. La sécurité et le confort des piétons devient un enjeu lorsque ces derniers sont exposés à des conditions météorologiques extrêmes et que les déplacements à pied sont nécessaires à longueur d'année. Il est donc important de prioriser des investissements dans la protection du réseau de transport actif, considérant les nouvelles conditions climatiques qui peuvent nuire au déplacement convivial des piétons. Cet investissement dans l'accessibilité de ces réseaux peu importe les conditions extérieures est d'autant plus nécessaire pour les piétons plus vulnérables comme les personnes âgées et les enfants qui sont plus susceptibles d'en subir davantage les effets néfastes,⁽¹⁴⁾ mais qui dépendent grandement de ce moyen de déplacement.

Les conditions météorologiques peuvent être un facteur empêchant ou limitant les déplacements actifs. L'hiver québécois est réputé pour ses précipitations de neige abondantes, la «sloche» et les épisodes de gel et dégel. Le manque d'accès aux infrastructures piétonnières rend les déplacements piétons périlleux, voire dangereux, particulièrement pour les personnes les plus vulnérables. Le maintien de la mobilité à pied en hiver, de l'accessibilité universelle et de la sécurité à l'année devrait aller de soi. Ces principes ne devraient en aucun cas être opposés aux coûts de déneigement et d'entretien. Il est faux de croire que les piétons

disparaissent en hiver, la conception et l'entretien des infrastructures doivent donc permettre le partage sécuritaire de la route toute l'année.⁽¹⁵⁾

Concevoir des milieux de vie favorisant la mobilité à pied en hiver nécessite une politique de déneigement qui priorise les zones scolaires et les artères principales et donne priorité aux trottoirs. Un des meilleurs moyens de contrer l'insécurité lors d'un déplacement actif hivernal est de prioriser l'entretien des infrastructures de mobilité active en hiver. Déneiger adéquatement les infrastructures piétonnes devrait donc être une priorité de l'administration municipale pour assurer la sécurité et la convivialité des déplacements à pied. Nous invitons Montréal à expérimenter des méthodes alternatives de déneigement et de déglçage des trottoirs pour trouver des solutions atténuant les impacts du gel/dégel sur la sécurité des déplacements piétons. En effet, ces épisodes de gel/dégel se multiplieront dans les prochaines années en raison des changements climatiques. Faire preuve d'innovation sera donc nécessaire pour que la mobilité piétonne soit maintenue en hiver.

Toutefois, ce n'est pas qu'en hiver que le climat peut nuire au déplacement. Le vent, la précipitation, la lumière, la température et l'état de la chaussée sont des barrières climatiques qui existent à l'année longue. Il faut donc prévoir des aménagements et des mobiliers urbains sécuritaires et utilisables pour les quatre saisons. De plus, pour les personnes âgées, les enfants et les autres populations plus vulnérables, l'adaptation climatique est absolument vitale pour éviter que ces personnes expérimentent un déficit de mobilité lors d'épisodes de chaleur ou encore de froid.

D'ailleurs, Piétons Québec félicite Montréal pour l'ajout de banquettes végétalisées et de trottoirs élargis dès qu'une réfection de rue se fait et que l'espace le permet. En effet, lors de la conception de nouveaux trottoirs, une largeur d'au minimum 2,1 à 2,4 m est recommandée pour les secteurs résidentiels et commerciaux, respectivement. L'aménagement d'une banquette entre la zone de circulation piétonne et la chaussée permet d'accroître le confort et la sécurité des piétons, en plus de permettre d'accumuler la neige déblayée. Cette banquette laisse de la place pour des arbres et des éléments de mobilier urbain (lampadaire, poteaux de signalisation, bancs, bornes-fontaines, etc.) et permet ainsi à la voie de circulation piétonne d'être libre, fraîche l'été et plus facilement déneigée l'hiver. La largeur idéale de la banquette dépendra des éléments qui y seront implantés, mais il est recommandé de laisser un dégagement de 0,5 m de part et d'autre des éléments verticaux qui y sont implantés. L'aménagement de cette banquette permet également d'y accueillir les entrées charretières, au besoin, maintenant ainsi le corridor piéton au même niveau, ce qui assure le confort des usagers, particulièrement ceux à mobilité réduite ou avec des poussettes. L'ombre des arbres dans la banquette réduit l'effet d'îlot de chaleur l'été. De plus, l'espace de la banquette permet d'accueillir la neige et de faciliter le déneigement. Considérant les avantages de ces aménagements, il faut accélérer leur multiplication.

Des intersections et passages piétons surélevés sont un autre exemple d'aménagement permettant des infrastructures plus résilientes, car elles permettent l'écoulement des eaux de ruissellement à l'extérieur du passage piéton, évitant aux piétons de circuler sur la chaussée

avec les véhicules pour contourner l'accumulation d'eau et de sloche.⁽¹⁵⁾ Des aménagements quatre saisons peuvent aussi prendre forme d'éclairage qui assurent une bonne visibilité et orientation des piétons lorsque la nuit tombe ou bien des abris que peuvent utiliser les piétons pour se protéger des intempéries, du vent et du soleil.

2.2 Valoriser les différentes météos

Un aménagement urbain qui prend en compte les conditions climatiques permet aux citoyens de se protéger ou d'éviter la météo dite désagréable, voire même de la rendre agréable et de la valoriser, afin que la population puisse continuer ses activités quotidiennes. Piétons Québec encourage ainsi Montréal à multiplier les efforts qui invitent les citoyens à profiter de leur environnement, peu importe la météo. Un investissement dans l'adaptation climatique de l'environnement bâti est nécessaire pour permettre aux citoyens de profiter de l'extérieur, de bouger et de diminuer le sentiment d'isolement chez soi lors de conditions météorologiques typiquement moins favorables.

Considérant la prévision de précipitations plus abondantes et de températures plus extrêmes du climat québécois⁽¹⁴⁾, Montréal peut s'inspirer des autres villes canadiennes comme Vancouver et Edmonton qui ont développé une stratégie de pluie⁽¹⁶⁾ et d'hiver⁽¹⁷⁾ respectivement. Ces municipalités visent à faire profiter les citoyens de leur climat en leur offrant des expériences uniques en fonction des saisons et offrir des solutions pour mieux gérer et exploiter les ressources naturelles, telles que la pluie ou la neige. Piétons Québec encourage Montréal à se doter elle aussi d'une stratégie qui prend en compte sa réalité climatique et qui encourage les initiatives qui mettent à profit celle-ci.

Montréal peut s'inspirer du guide « Ville d'hiver : principes et stratégies d'aménagement hivernal du réseau actif d'espaces publics montréalais »⁽¹⁸⁾, publié par l'organisme Vivre en Ville, pour développer une stratégie climatique qui lui est propre. D'ailleurs, cette publication a été posée comme le premier jalon du Laboratoire de l'hiver, un exemple d'initiative lancé par les organismes Rues Principales, Vivre en Ville et La Pépinière | Espaces Collectifs servant à créer un cadre commun d'intervention pour se réappropriier la saison hivernale.

Les initiatives visant à faire profiter les citoyens de l'extérieur, même en période de canicule, doivent elles aussi être encouragées et multipliées. La prolongation des heures d'ouverture des services municipaux offerts aux citoyens, tels que les piscines, plages, et lieux publics climatisés, est un exemple de solution déjà mis en place par Montréal qui permet aux citoyens de se rafraîchir et profiter du climat extérieur.⁽¹⁹⁾ Les initiatives visant le verdissement du milieu urbain peuvent aussi contribuer au bien être lors de canicules, plus un quartier est verdoyant, plus il est frais, contribuant ainsi à la réduction des îlots de chaleur.⁽²⁰⁾

La place des Fleurs-de-Macadam, un exemple montréalais à multiplier

La place des Fleurs-de-Macadam, située sur le Plateau-Mont-Royal, est une des premières places multifonctionnelles inondables (ou *water square* en anglais). Cette place publique permet la gestion et le traitement des eaux de pluie et de ruissellement du secteur dans leur milieu naturel. Ses caractéristiques incluent des jets de bruine et une capacité de capter jusqu'à 30 cm d'eau en son centre et dans les îlots de végétation entourant le site. L'eau sera drainée dans le sol en moins de 48 heures. ^(21,22) La place est un exemple d'un espace urbain qui prend en compte le climat et qui valorise son environnement. De telles initiatives devraient être encouragées et multipliées à travers la ville.

2.3 Donner accès à la nature aux Montréalais et Montréalaises

Piétons Québec est d'accord avec l'importance accordée par le *Projet de ville* à la biodiversité en milieu urbain et à l'accès à la nature pour les citoyens. La section *Une nature intégrée dans les quartiers* du *Projet de ville* démontre que Montréal comprend les bénéfices du verdissement en milieu urbain. Au-delà de l'esthétisme, ils contribuent à la résilience Montréal aux changements climatiques, la qualité du cadre de vie et la santé des Montréalaises et Montréalais.

Piétons Québec souhaite donc insister sur l'importance d'envisager systématiquement des solutions vertes et bleues pour les enjeux urbains. Le succès des initiatives de Montréal ou de ces citoyens, telles que l'ajout de saillies et de banquettes plantées, de places publiques verdies, les Ruelles vertes⁽²³⁾ ou le verdissement des carrés d'arbres par les citoyens⁽²⁴⁾ ⁽²⁴⁾ sont des bons exemples qui doivent être multipliés et encouragés. En effet, amplifier le verdissement permet d'aménager des rues comme des parcs linéaires qui font le lien entre des lieux générateurs de déplacements, des parcs, des écoles, et les lieux résidentiels. Les corridors verts encouragent l'activité piétonne, la convivialité des quartiers et servent à diminuer l'achalandage des artères principales. Une nature intégrée dans les quartiers permet non seulement la résilience du milieu naturel, mais aussi la résilience des piétons. Par exemple, le drainage des sols permet la diminution d'inondation sur les voies réservées à la mobilité active et l'ajout d'arbres aux abords de ses voies favorisent aussi le déplacement paisible et à l'ombre. Le verdissement des infrastructures piétonnes telles que les saillies de trottoirs peuvent aussi servir à sécuriser les piétons des autres usagers de la route et à créer un espace pour déposer la neige l'hiver afin de dégager les trottoirs. Toutefois, il est important de préciser que le verdissement ne doit pas se faire à tout prix: l'espace ajouté pour du verdissement ne doit pas résulter en une diminution de l'espace consacré aux déplacements à pied (en réduisant la largeur des trottoirs par exemple). L'espace de verdissement devrait plutôt être pris dans les espaces destinés à l'automobile, notamment le stationnement et les voies de circulation. En effet, le maintien d'un corridor de circulation dégagé d'un minimum absolu de 1,8 m sur les trottoirs est nécessaire, ce corridor minimal doit être élargi dans les secteurs plus achalandés.

Le verdissement des quartiers peut d'ailleurs servir d'occasions pour intervenir en éducation relatives à l'environnement qui permet entre autres de créer une identité environnementale, une appartenance au milieu de vie et une culture de l'engagement.⁽²⁵⁾ Informer les citoyens sur les initiatives locales telles que prioriser la plantation des espèces indigènes parce qu'elles sont mieux adaptées à notre climat, permet de changer notre conception collective de l'esthétisme. Respecter les principes écologiques permet aussi de créer de la beauté, un autre incitatif à marcher dans son quartier.

Il est aussi important que les citoyens aient non seulement l'accès à la nature au sein de leur propre quartier, mais qu'ils soient aussi en mesure de se déplacer de façon efficace, en mode actif ou collectif, vers un milieu naturel à l'extérieur de leur quartier, souvent aux abords de la ville ou même à l'extérieur. Le plein air a la cote depuis la pandémie, particulièrement le plein air de proximité qui a l'avantage de pouvoir être pratiqué régulièrement. En plus des bienfaits reconnus de l'activité physique que procurent ces sorties, les bienfaits de se retrouver simplement entouré de la nature sont de mieux en mieux reconnus.^(26,27) Connecter ces espaces naturels au réseau de transport collectif et aux réseaux de transports actifs est donc essentiel afin de faciliter ces déplacements vers la nature sans avoir à recourir à l'utilisation d'une voiture et de permettre à toutes les Montréalaises et tous les Montréalais de bénéficier des avantages de l'accès à la nature.

RECOMMANDATIONS

- 2.1** Concevoir et entretenir le réseau piéton afin qu'il offre confort et sécurité toute l'année.
- 2.2** Prioriser l'entretien des infrastructures piétonnes en hiver et expérimenter des méthodes alternatives de déneigement et de déglçage des trottoirs pour trouver des solutions atténuant les impacts du gel/dégel sur la sécurité des déplacements piétons.
- 2.3** Créer des infrastructures urbaines résilientes et qui invitent les citoyens à profiter de leur environnement, peu importe la météo.
- 2.4** Profiter de chaque occasion pour verdir les milieux de vie.
- 2.5** Assurer l'accès en transport actif et collectif aux grands parcs et autres lieux permettant de profiter de la nature.

3. Assurer une plus grande équité

3.1 Réduire les inégalités territoriales et sociales

Piétons Québec appuie le désir d'inclusivité du *Projet de ville* et la prise en compte des problématiques liées au sentiment d'insécurité vécu par certaines personnes plus vulnérables ou marginalisées. La planification et l'aménagement urbain peuvent limiter la marginalisation et l'insécurité des citoyens pourvu que le cadre bâti réussisse à mettre de l'avant les valeurs plus «humaines», telles que la convivialité, la sécurité et l'équité territoriale, plutôt que la fluidité automobile.

Pour ce faire, nous supportons l'adoption et la pérennisation de l'application de la méthode l'ADS+ qui est déjà en cours d'expérimentation par Montréal, afin de définir les approches, les processus et les cibles de planification. Les données et les enjeux mentionnés dans le *Projet de ville* sont nombreux, et la méthode ADS+ devrait servir d'outil pour prioriser les différentes interventions, puis pour assurer que les interventions n'iront pas à l'encontre les unes des autres et ne nuiront pas à certaines populations. Le *Projet de Ville* démontre le désir de la Montréal d'intégrer systématiquement les normes d'accessibilité universelle aux aménagements urbains, démontrant ainsi son souci pour l'intégration et l'équité pour tous ces citoyens - surtout les plus vulnérables.

L'exemple de Karlskoga et de Stockholm, Suède

Une politique de déneigement qui tient compte du genre peut servir d'exemple sur la façon dont une approche ADS+ peut contribuer au bien être de l'ensemble des citoyens.

En Suède, les villes de Karlskoga et de Stockholm déneigent en priorité les trottoirs avant les rues. Ce changement de tactique vise à réduire les iniquités entre les genres. En effet, une étude des habitudes de déplacements selon le genre a démontré que les femmes font une multitude de trajets courts à pied et en transport collectif, alors que les hommes se déplacent en véhicules sur les grands axes. Le déneigement priorise les abords des garderies, des écoles, puis des tours à bureaux et enfin les grands axes routiers. Particulièrement bénéfique aux personnes vulnérables, cette nouvelle stratégie de déneigement profite à l'ensemble de la population, puisque le nombre de blessures et de collisions a diminué.⁽¹⁵⁾

Malgré les nombreux enjeux du centre-ville de Montréal, les habitants des quartiers plus éloignés du centre et à revenus modestes souffrent d'inégalités territoriales.

La disparité entre les espaces verts selon les quartiers est un facteur important influençant le confort des habitants en temps de canicule.⁽²⁰⁾ En effet, les quartiers où réside une population ayant une moyenne de revenu plus élevée que la moyenne sont souvent plus verts et plus frais pendant l'été. Par ailleurs, les quartiers qui accueillent plus de personnes nées à l'étranger sont souvent moins bien pourvus en verdure et espaces verts et par conséquent plus chauds en

période de canicule. Pourtant, les projets de zones à zéro émission sont proposés seulement pour le centre-ville,⁽²⁸⁾ malgré le fait que plusieurs quartiers défavorisés sont situés près de grandes artères et que les citoyens qui y vivent souffrent de nuisances sonores et de qualité de l'air.

Un autre problème est que les grandes artères et axes de transport qui traversent l'île de Montréal isolent plusieurs quartiers excentrés, contribuant ainsi à un sentiment d'insécurité et nuisant à la qualité de vie des habitants. De plus, dans les quartiers excentrés il y a un manque d'infrastructures permettant les déplacements sécuritaires et conviviaux à pied, ainsi qu'à vélo et en transport collectif. Une priorité doit être donnée pour assurer un accès équitable et sécuritaire au transport actif, collectif, et partagé, particulièrement là où les inégalités territoriales renforcent la vulnérabilité des personnes en situation de pauvreté et d'exclusion. Cet accès doit permettre non seulement un déplacement efficace vers les services de proximité (mobilité interne au quartier) et vers le centre-ville, mais aussi vers les autres quartiers de la Montréal, notamment ceux situés dans les pôles économiques de l'Ouest et l'Est de l'île, soit les deuxième et troisième pôles d'emplois respectivement.

Selon le Schéma d'aménagement et de développement de l'agglomération de Montréal (2015), le dynamisme économique de ces pôles d'emplois peut être soutenu par une amélioration de l'accessibilité, en priorisant le transport collectif et actif.⁽²⁹⁾ Piétons Québec suggère d'accélérer la multiplication des interventions visant à augmenter la rapidité et l'efficacité du corridor de transport reliant les secteurs résidentiels enclavés et les pôles d'emplois à l'Ouest et l'Est de l'île, eux aussi mal desservis. De plus, le caractère industriel et manufacturier qui définit l'activité économique de ces derniers signifie que les heures de travail typiques, telles que dans le secteur primaire de services, ne s'appliquent pas souvent. Il faut donc s'assurer que le réseau de transport commun et actif s'adapte en offrant un service efficace qui réponde aux besoins des personnes ayant des heures de travail atypiques.

Finalement, les nouveaux aménagements urbains et de transport doivent se faire en coordination avec des stratégies de densification douce, du développement du logement abordable et social et en collaboration avec les organismes communautaires pour mieux protéger les locataires et éviter une gentrification qui engendrerait le déplacement forcé de personnes moins favorisées.

3.2 Aménager selon une perspective d'accessibilité universelle

L'accessibilité universelle est un principe visant l'élimination des éléments limitant les possibilités de déplacements à pied de l'ensemble des usagers, et ce, en été comme en hiver. Ce principe vise l'amélioration de la qualité de vie de tous les groupes de piétons, notamment les personnes à mobilité réduite et celles ayant des limitations physiques et cognitives. Lorsque les rues sont conçues et entretenues pour l'ensemble des usagers, cela contribue à réduire les inégalités sociales au sein de la population tout en améliorant l'équité territoriale ainsi que l'accès aux zones d'emploi et aux services. Cela favorise l'adoption de saines habitudes de vie

pour tous incluant les personnes en situation de handicap. En plus de considérer les différents enjeux de déplacement inhérents à chaque groupe piéton, l'accessibilité universelle s'avère bénéfique pour l'ensemble de la population.

Comme le remarque le *Projet de ville*, le nombre plus important de personnes âgées à Montréal aura une incidence sur l'aménagement de la ville et de la mobilité. Piétons Québec tient à mettre de l'emphase sur l'importance d'aménager la ville pour mieux répondre aux besoins des piétons aînés. Les personnes aînées représentent chaque année plus de la moitié des piétons tués sur le territoire de la ville de Montréal et, tous les deux jours, 1 piéton aîné est blessé ou tué lors d'une collision routière à Montréal (en moyenne 188 piétons de 65 ans et plus blessés chaque année de 2011 à 2020)⁽³⁰⁾. De plus, puisqu'une part des aînées perdent la capacité de conduire, ces derniers deviennent dépendants du transport actif et collectif pour se déplacer. Ainsi, investir pour répondre à leurs besoins est essentiel à leur autonomie et à leur santé physique et mentale.

De plus, intervenir dans les milieux de vie pour favoriser la marche et la sécurité des piétons aînés est bénéfique pour tous les types de piétons (ex: enfants, jeunes familles, personnes handicapées). Cela permet une meilleure sécurité pour tous les habitants, met de l'avant le déplacement actif, priorise l'accessibilité et l'inclusivité des espaces publics et du processus de développement urbain. D'ailleurs, le concept de villes pour les 8 à 80 ans qui prend de l'expansion en Ontario peut servir d'inspiration pour Montréal.⁽³¹⁾

RECOMMANDATIONS

- 3.1** Prioriser un aménagement urbain et de mobilité qui prend en compte les usagers de la route les plus vulnérables, notamment les personnes âgées et les enfants.
- 3.2** Utiliser le prisme de l'ADS+ pour prioriser les différentes interventions qui seront prévues au PUM et pour s'assurer que les interventions bénéficient à l'ensemble de la population et ne nuisent pas à certaines populations marginalisées.
- 3.3** Assurer l'équité territoriale des interventions de verdissement et de réduction des émissions de polluants dans l'air.
- 3.4** Accélérer les interventions visant à augmenter la rapidité et l'efficacité des corridors de transport durable (actif et collectif) reliant les secteurs résidentiels enclavés et les pôles d'emplois mal desservis.
- 3.5** Soutenir l'offre de logement abordable et social en complément des interventions de verdissement et d'amélioration des infrastructures de mobilité active.
- 3.6** Aménager la ville dans une perspective d'accessibilité universelle et pour répondre aux besoins des enfants, comme des personnes aînées.

4. Mettre en oeuvre le *Projet de ville*

Comme mentionné à plusieurs reprises dans ce mémoire, Piétons Québec partage largement la vision qui est mise de l'avant dans le *Projet de ville*. Dans cette section, nous avons donc tenu à mettre de l'avant quelques éléments de mise en œuvre qui nous apparaissent importants, ainsi que des pistes d'actions qui pourraient être intégrées dans les prochaines étapes d'élaboration du PUM afin d'assurer la réalisation de cette vision.

4.1 Déterminer des actions concrètes

Afin de réaliser la vision présentée dans le *Projet de ville*, le PUM devra non seulement présenter des orientations, mais aussi un plan d'action détaillant les objectifs spécifiques, les moyens de mise en œuvre, l'échéancier et la priorisation des actions, ainsi que les investissements prévus pour les réaliser. De plus, Piétons Québec constate que le *Projet de ville* propose plusieurs orientations, mais ne précise pas d'indicateurs ni de cibles. Or, il nous apparaît important que le PUM précise des indicateurs précis pour suivre sa mise en œuvre, ainsi que des cibles ambitieuses permettant d'atteindre les objectifs fixés. Par exemple, Piétons Québec recommande de fixer des cibles d'augmentation des parts modales ambitieuses pour les déplacements à pied, à vélo et en transport collectif afin de garder le cap. De la même façon, établir une cible de démotorisation des ménages serait pertinent.

Si tous ces éléments ne peuvent pas se retrouver dans le *Projet de ville*, alors il serait important d'identifier les documents de planification qui devront être développés pour les définir. Par exemple, est-ce qu'un plan de mobilité durable à l'échelle de l'Agglomération de Montréal découlera du *Projet de ville*? Celui-ci permettrait non seulement de définir les réseaux de transport à développer pour atteindre les objectifs, mais aussi de s'assurer que les actions mises en œuvre pour favoriser la mobilité active et collective ne s'arrêtent pas aux frontières des arrondissements de la ville de Montréal. De plus, un tel plan serait l'occasion d'intégrer les autres stratégies permettant de soutenir un transfert modal. En effet, en plus de la planification des réseaux de transports et des mesures favorisant des milieux de vie à échelle humaine, qui seront assurément incluses dans le PUM, plusieurs autres stratégies peuvent être mises de l'avant pour soutenir la pratique de la marche, du vélo et du transport collectif (ex: incitatifs et désincitatifs financiers, actions d'éducation et de promotion, etc.) et ces mesures doivent être planifiées.

La vision 2050 est une échelle qui nous apparaît tout à fait pertinente pour permettre de mettre en place dès maintenant les actions qui influenceront le cadre bâti en 2050. Ainsi, de nombreuses actions doivent être mises en place à court terme, notamment les changements réglementaires, afin que ceux-ci aient une influence sur le redéveloppement de la ville et la réallocation de l'espace. Alors, il sera utile d'ajouter une échelle d'intervention qui se mesure à travers le temps et qui permet de cibler les interventions prioritaires et celles qui ont une influence ou sont préalables à d'autres actions.

Pour assurer que la vision du *Projet de ville* devienne réalité, le PUM devrait prévoir un processus de suivi des actions, la collecte des données pour mesurer l'avancement des cibles et des moments où la population est mise à contribution afin de confirmer son adhésion et d'ajuster les actions à de nouvelles réalités au besoin.

4.2 Rajouter davantage d'investissements pour la mobilité active

La proposition du *Projet de ville* mentionne une approche de sobriété créative pour atteindre un futur désirable. Piétons Québec conseille de se doter d'un budget permettant un partage équitable de l'espace public - l'espace étant mentionné comme une des ressources consommées dans la proposition du *Projet de ville*.

Considérant les avantages considérables de la mobilité active pour la collectivité, le *Projet de ville* se doit de prévoir un rééquilibrage des investissements en faveur de la mobilité active. Les coûts reliés à la promotion de la marche et à l'aménagement urbain favorable à sa pratique sont minimes considérant les co-bénéfices de la mobilité active pour la population et pour la collectivité. Ainsi, le *Projet de ville* devrait viser d'augmenter les investissements pour favoriser les déplacements à pied conviviaux et sécuritaires. Montréal pourrait aussi adopter de nouvelles mesures contribuant à financer les investissements en mobilité active tout en permettant de mieux refléter les coûts réels imposés à la Ville par l'usage de l'automobile par ses citoyens. L'augmentation des investissements en mobilité active devrait se faire grâce à des mesures d'écofiscalité qui permettent de taxer l'usage de la voiture. Par exemple, considérant que le *Projet de ville* mentionne que 90% du demi-million de cases de stationnement sur rues ne sont pas tarifés (p.89), Piétons Québec suggère une plus grande imposition de vignettes permettant le stationnement sur rue, à l'ajout d'une taxe spéciale à l'immatriculation ou sur l'essence ou encore à une taxation foncière qui reflète mieux le coût des services par habitant et aurait l'effet de décourager la possession et l'usage de la voiture dans la ville.

4.3 S'appuyer sur une participation citoyenne

Piétons applaudit l'effort d'apporter la voix citoyenne à la PUM et fait valoir les nombreuses collaborations de Montréal avec ses partenaires. La participation et l'engagement de la population sont primordiaux afin de créer une mobilisation en faveur des projets qui seront prévus dans le PUM. Nous encourageons une continuité dans le dialogue avec les citoyens. L'affirmation du rôle du citoyen comme partie prenante du développement de Montréal est une belle opportunité de comprendre la résistance aux changements et de travailler ensemble vers une vision partagée.

RECOMMANDATIONS

- 4.1** Déterminer un plan de mise en œuvre, un échéancier, des indicateurs et des cibles précises pour suivre la réalisation de la vision et prévoir de la collecte de données et la mesure des impacts.
- 4.2** Fixer des cibles d'augmentation des parts modales ambitieuses pour les déplacements à pied, à vélo et en transport collectif.
- 4.3** Augmenter les investissements pour favoriser les déplacements à pied conviviaux et sécuritaires et mettre en place des mesures d'écofiscalité pour mieux refléter les coûts liés à l'usage de la voiture.
- 4.4** Poursuivre la discussion avec la population montréalaise tout au long des prochaines étapes de développement et de réalisation du PUM.

Conclusion

Pour conclure, Piétons Québec tient à réitérer son appui à la vision de mobilité et d'urbanisme présentée dans le *Projet de ville*. Piétons Québec se réjouit que celle-ci accorde une grande importance à la mobilité durable et qu'elle priorise le transport actif. Elle salue le travail accompli par les différentes équipes depuis plusieurs années afin d'améliorer l'offre de transport collectif, ainsi que la sécurité des piétons à Montréal. Ce travail doit s'accélérer et s'intensifier afin de relever les défis climatiques, démographiques, économiques et de santé publique qui sont devant nous. Cette vision doit donc se matérialiser concrètement dans le PUM par une planification, des règlements, des investissements, des pratiques, une conception et un aménagement de l'espace public qui priorise les piétons et un cadre bâti à échelle humaine. Cette vision doit aussi se refléter dans les communications et les engagements de Montréal.

Nous espérons que nos recommandations seront considérées afin de bien prendre en compte les besoins des piétons montréalais. Piétons Québec souhaite rappeler que nous demeurons à la disposition de l'équipe municipale pour contribuer à la promotion du *Projet de ville*, ainsi que pour participer aux prochaines étapes vers l'adoption du PUM.

Bibliographie

- (1) PIÉTONS QUÉBEC (juin 2021). *Découvrir l'approche vision zéro en sécurité routière*.
- (2) VIVRE EN VILLE (5 décembre 2013). « Compacité / Densité », dans *Collectivitesviables.org*, [en ligne], <<https://collectivitesviables.org/articles/compacite-densite/>> (consulté le 22 septembre 2022).
- (3) MONTRÉAL EN STATISTIQUES (mai 2018). *PROFIL SOCIODÉMOGRAPHIQUE Recensement 2016 - Arrondissement du Plateau Mont Royal*, [en ligne], Montréal, Service du développement économique, <https://ville.montreal.qc.ca/pls/portal/docs/PAGE/MTL_STATS_FR/MEDIA/DOCUMENTS/PROFIL_SOCIOD%20MO_PLATEAU%20MONT-ROYAL%202016.PDF> (consulté le 26 septembre 2022).
- (4) VIVRE EN VILLE (23 mars 2021). « La ville des 15 minutes - Collectivités viables », dans *Collectivité Viables.org*, [en ligne], <<https://collectivitesviables.org/articles/ville-des-15-minutes.aspx>> (consulté le 22 septembre 2022).
- (5) PIÉTONS QUÉBEC (2020). *Les aménagements piétons en contexte de crise sanitaire*.
- (6) VILLE DE MONTRÉAL *Plan d'action Vision Zéro décès et blessé grave 2022-2024*.
- (7) AXA SCHWEIZ (30 septembre 2022). « AXA Crashtests 2022 », dans AXA Schweiz, [en ligne], <<https://www.axa.ch/de/ueber-axa/medien/medienmitteilungen/aktuelle-medienmitteilungen/20220829-crashtests-2022-statement-brand-tesla.html>> (consulté le 5 octobre 2022).
- (8) BAILLARGEON, S. (11 juillet 2022). « Une piétonnisation positive », dans *Le Devoir*, [en ligne], <<https://www.ledevoir.com/economie/732294/une-pietonnisation-positive>> (consulté le 11 juillet 2022).
- (9) TRANSPORT FOR LONDON (2014). *Walking & Cycling: the economic benefits*.
- (10) DIRAT, G. (3 octobre 2022). « Piétonnisation : Pontevedra, un exemple inspirant pour le Québec? », dans *Un point cinq*, [en ligne], <<https://unpointcinq.ca/sinspirer/pietonnisation-pontevedra-ville-exemple-quebec/>> (consulté le 5 octobre 2022).
- (11) VILLE DE MONTRÉAL *Plan d'action Vision Zéro décès et blessé grave 2019-2021. Des assises solides pour mieux travailler ensemble*, [en ligne], Montréal, <<https://ville.montreal.qc.ca/visionzero/documents/vision-zero-ville-de-montreal-2019-2021.pdf>> (consulté le 15 janvier 2021).
- (12) GOUVERNEMENT DU QUÉBEC, et MINISTÈRE DES TRANSPORTS (2019). *Guide d'application rue partagée: sécurité en transport*, [en ligne], <<http://collections.banq.qc.ca/ark:/52327/4002655>> (consulté le 3 août 2022).
- (13) PIÉTONS QUÉBEC (juin 2021). *Apaiser la circulation et sécuriser les intersections dans nos milieux de vie*, [en ligne], <https://www.pietons.quebec/sites/default/files/documents/pietonsqc_vf_fiche_apaiser-la-circulation-et-securiser-les-intersections.pdf> (consulté le 27 septembre 2022).
- (14) GOUVERNEMENT DU QUÉBEC (juin 2012). *Stratégie gouvernementale d'adaptation aux changements climatiques 2013-2020*.
- (15) PIÉTONS QUÉBEC (juin 2021). *Marcher en toute saison : aménager pour l'hiver*.
- (16) CITY OF VANCOUVER (novembre 2019). *Rain City Strategy*.
- (17) CITY OF EDMONTON (mai 2018). *WinterCity Strategy Evaluation & Report*.
- (18) VIVRE EN VILLE (2018). *Ville d'hiver : principes et stratégies d'aménagement hivernal du réseau actif d'espaces publics montréalais*, [en ligne],

- <<https://fr.scribd.com/document/397602104/Ville-d-hiver>> (consulté le 3 octobre 2022).
- (19) MONTRÉAL, V. De (13 mai 2022). « Canicule », dans *Montréal.ca*, [en ligne], <<https://montreal.ca/sujets/canicule>> (consulté le 5 octobre 2022).
- (20) SHIAB, N., et I. BOUCHARD (13 juillet 2022). « Voici qui vit dans les pires îlots de chaleur de votre ville », dans *Radio-Canada.ca*, [en ligne], *Radio-Canada.ca*, <<https://ici.radio-canada.ca/info/2022/07/ilots-chaleur-villes-inegalites-injustice-changement-s-climatiques/>> (consulté le 5 octobre 2022).
- (21) MONTRÉAL, V. De (29 septembre 2022). « Place des Fleurs-de-Macadam », dans *Montréal.ca*, [en ligne], <<https://montreal.ca/articles/place-des-fleurs-de-macadam-7463>> (consulté le 5 octobre 2022).
- (22) *Place des Fleurs-de-Macadam* | NIPPAYSAGE, dans *Nippaysage*, [en ligne], <<http://www.nippaysage.ca/projets/places-espaces-publics/place-fleur-de-macadam>> (consulté le 5 octobre 2022).
- (23) REGROUPEMENT DES ÉCOQUARTIERS « Ruelles vertes de Montréal », dans *Ruelles vertes*, [en ligne], <<https://www.ruellesvertesdemontreal.ca>> (consulté le 5 octobre 2022).
- (24) DUBREUIL, É. (9 juillet 2022). « Les jardins du macadam », *Radio-Canada.ca*, [en ligne], <<https://ici.radio-canada.ca/nouvelle/1896721/jardins-rues-macadam-montreal-jardiniers-trottoirs>> (consulté le 5 octobre 2022).
- (25) SAUVÉ, LUC (2009). « Vivre ensemble, sur Terre : enjeux contemporains d'une éducation relative à l'environnement », p. 10.
- (26) TISON, M. (2 juillet 2021). « La nature, c'est bon pour vous », *La Presse*, [en ligne], <<https://www.lapresse.ca/voyage/plein-air/2021-07-02/la-nature-c-est-bon-pour-vous.php>> (consulté le 5 octobre 2022).
- (27) DUPRAS, JÉRÔME (16 mars 2022). « Les espaces verts de proximité, des infrastructures essentielles », dans *Géo Plein Air*, [en ligne], <<https://www.geopleinair.com/chroniques/les-espaces-verts-de-proximite-des-infrastructures-essentielles/>> (consulté le 26 mai 2022).
- (28) MONTRÉAL, V. De (18 juin 2022). « Plan climat Montréal : objectif carboneutralité d'ici 2050 », dans *Montréal.ca*, [en ligne], <<https://montreal.ca/articles/plan-climat-montreal-objectif-carboneutralite-dici-2050-7613>> (consulté le 5 octobre 2022).
- (29) AGGLOMÉRATION DE MONTRÉAL (janvier 2015). « Schéma d'aménagement et de développement de l'agglomération de Montréal », dans *Montréal.ca*, [en ligne], <<https://montreal.ca/articles/schema-damenagement-et-de-developpement-de-lagglomerati-on-de-montreal-18112>> (consulté le 5 octobre 2022).
- (30) SAAQ (2020). *Bilan routier 2020 – Faits saillants*, Québec, Société de l'assurance automobile du Québec.
- (31) *8 80 Cities* | *Creating cities for all*, dans *8 80 Cities*, [en ligne], <<https://www.880cities.org/>> (consulté le 5 octobre 2022).

Présenté par:

PIÉTONS QUÉBEC

www.pietons.quebec

info@pietons.quebec



460, rue Sainte-Catherine Ouest, bureau 505
Montréal, Québec H3B 1A7
514 934 0002