

Plan d'action famille de Montréal

Mémoire
Présenté par la :
Coalition pour la réduction et l'apaisement de la circulation (C.R.A.C.)

Novembre 2007

Recherche et rédaction : Daniel Bouchard

Coalition pour la réduction et l'apaisement de la circulation

454, avenue Laurier Est

Montréal (QC), H2J 1E7

Tél. : (514) 842-2890 x230

Fax : (514) 842-6513

Courriel : dbouchard@cremtl.qc.ca

La **Coalition pour la réduction et l'apaisement de la circulation (C.R.A.C.)**, a été initiée afin de contribuer à la mise en place de mesures de réduction et d'apaisement de la circulation à Montréal, en facilitant et en soutenant l'implication citoyenne, en influençant la prise de décision des instances municipales et en intervenant publiquement pour soutenir les positions de ses membres.

Introduction

L'administration municipale souhaite se doter d'un Plan d'action famille dans le but de répondre aux besoins particuliers des familles établies sur son territoire et d'attirer de nouvelles familles.

Le comité exécutif a confié à l'Office de consultation publique de Montréal (OCPM) le mandat d'organiser une consultation publique portant sur le cadre de référence et le Plan collectif d'action famille.

L'Office a décidé d'organiser trois ateliers dans le but d'enrichir la réflexion autour des thématiques proposées « Loger les familles », « Aménager la ville pour les familles » et « la qualité de vie des familles en ville ». Les sujets sous-jacents de chacun d'entre eux sont l'accès à la propriété, les services de proximité, les services de transport, les services de base, la qualité de l'environnement, la sécurité, l'offre culturelle et de loisir.

Un sondage SOM-La Presse, réalisé en 2000, avait identifié les raisons qui favorisaient le déménagement des résidents, principalement des familles, de la ville vers la banlieue. Les principales causes étaient la tranquillité (8,11 %) et la sécurité des enfants (7,87 %), devant la sécurité en général (7,34 %), les terrains plus grands (7,21 %), les taxes plus basses (6,06 %) et l'accès au logement (5,96 %).

Les résidents de Montréal ont donc identifié deux sujets, la tranquillité et la sécurité des enfants, qui ne sont pas directement couverts par les thèmes et les sujets sous-jacents présentés par l'OCPM. De plus, ces deux sujets ont une caractéristique commune, la tranquillité des milieux résidentiels et la sécurité des enfants sont principalement menacés par l'augmentation de la circulation de transit dans les milieux résidentiels.

Pour réduire les nuisances liées à la circulation de transit dans les milieux résidentiels, il existe différentes mesures de réduction de la circulation et d'apaisement de la circulation.

Problématique

Un sondage réalisé en 2005 dans le cadre du Plan de transport de Montréal révèle que près de la moitié des citoyens disent vivre un ou des problèmes de circulation dans leur rue. Cela n'est pas surprenant puisque, selon l'enquête Origine-Destination de 2003, le parc automobile de la grande région de Montréal a augmenté de 10 % par rapport à 1998 alors que la croissance de la population n'a été que de 3 %.

Pour faciliter la fluidité de la circulation, de nombreuses rues de Montréal ont été construites très larges, et d'autres converties en sens unique. Les véhicules peuvent donc rouler vite et en grand nombre, même sur les rues locales où se retrouve parfois une importante circulation de transit.

La croissance constante du nombre de voitures en circulation combinée à l'aménagement des rues fait en sorte qu'il existe une augmentation de la vitesse des véhicules ainsi qu'un accroissement des comportements illégaux ou dangereux, notamment aux intersections. Les données de la SAAQ le démontrent bien, de 1998 à 2003, le nombre annuel de blessés de la route s'est accru à Montréal, passant de 10 926 à 12 806. En fait sur l'île de Montréal, il y a en moyenne cinq piétons par jour blessés par une voiture.

L'augmentation significative du nombre de véhicules circulant dans les rues de Montréal a non seulement des conséquences sur la sécurité et la tranquillité des résidents mais également sur leur qualité de vie (stress et bruits), sur la qualité de leur environnement (émissions de polluants atmosphérique et de gaz à effet de serre) et sur leur santé (composés organiques volatils, particules fines et ozone) selon le rapport annuel 2006 sur la santé des population montréalaise de l'Agence de la santé et des services sociaux de Montréal.

Solutions

Les mesures de réduction de la circulation auxquelles plusieurs groupes travaillent déjà activement, dont les Centres de gestion des déplacements, Vélo Québec, Transport 2000, Option Transport durable pour ne nommer que ceux là, sont une des solutions. Ces groupes proposent, entre autres, l'amélioration de l'offre de service en transport collectif et en transport actif, la gestion de l'offre de stationnement, les taxes sur l'essence et le stationnement, la gestion des déplacements, le péage etc. Ce mémoire va donc s'attarder plus particulièrement aux mesures d'apaisement de la circulation.

Apaisement de la circulation

Les mesures d'apaisement de la circulation visent à aménager les rues de manière à modifier les comportements des automobilistes afin de mieux gérer la circulation, notamment par le changement de flux de la circulation, les avancées de trottoirs, le marquage au sol, les dos d'âne, les terre-pleins centraux etc. La rue, par son aménagement, dicte donc au conducteur le comportement qu'il doit adopter.

Résultats

- Réduire la vitesse des véhicules automobiles
- Dissuader la circulation de transit dans les rues résidentielles
- Favoriser un meilleur partage des voies entre les différents modes de déplacement
- Minimiser les risques d'accident entre les usagers de la rue
- Rendre un quartier plus convivial, moins bruyant, plus agréable

Quelques exemples :

Avancée de trottoir



L'ajout d'avancées de trottoir permet d'aménager les intersections de façon plus sécuritaire et de réduire le temps de traversée pour les piétons.

Terre-plein central



Lorsque l'espace disponible pour rouler est réduit, le réflexe normal de tout conducteur est de réduire sa vitesse. De plus, le terre-plein permet une traversée à l'intersection plus sécuritaire.

Dos d'âne allongés



Les dos d'âne allongés font partie des différents aménagements pouvant être mis en place pour forcer les véhicules à ralentir, par exemple aux abords des parcs et des écoles.

Plantation d'arbres



Les arbres le long de la rue permettent de créer un effet visuel de rétrécissement, ce qui amène les automobilistes à rouler moins vite.

Réduction de la largeur de rue (marquage, stationnement...)



La mise en place d'aménagements favorisant un meilleur partage des voies de circulation permet de rouler en vélo de façon plus sécuritaire, pour se rendre au travail ou à l'école, par exemple.

Obstacles

Présentement les mesures d'apaisement de la circulation, réalisé sur l'île de Montréal, ne sont pas réparties uniformément sur l'ensemble du territoire. La réalisation découle plutôt d'une volonté d'un arrondissement ou d'une mobilisation des résidents.

Tout d'abord, un seul arrondissement de la ville de Montréal, celui de Côte-des-Neige/Notre-Dame-de-Grâce, a formalisé sa position sur les mesures d'apaisement de la circulation en adoptant une politique. Par comparaison une vingtaine de villes canadiennes se sont dotées d'une politique ou de directives détaillées d'apaisement de la circulation dont les villes de Vancouver, de Calgary, de Toronto et de Gatineau selon Transport Canada. Ces politiques ont été mises en place afin de formaliser le processus, de déterminer les paramètres quantitatifs, de s'assurer de ne pas nuire aux véhicules d'urgence et au transport en commun et de déterminer les approches permettant d'obtenir un consensus dans le voisinage. Mentionnons que l'adoption d'une politique est en partie cautionnée par son utilité comme outil qui limite la responsabilité juridique. Il n'y a eu qu'une seule poursuite en justice afférente à des mesures d'apaisement de la circulation qui ait eu gain de cause.

Ensuite, l'absence d'un budget dédié pour les mesures d'apaisement de la circulation oblige les arrondissements à agir en fonction des budgets disponibles et des priorités d'intervention et les

projets en compétition peuvent être de nature très différentes. L'adoption d'un budget dédié a plusieurs avantages. Il permet de fixer les priorités face aux nombreuses demandes d'aide du public, de mener des études de cas qui soient exhaustives et équitables, et de mettre en œuvre de manière cohérente des mesures permettant d'atteindre des résultats prévisibles.

Par ailleurs, le processus permettant de mettre en place des mesures d'apaisement de la circulation est déclenché présentement uniquement par une plainte des résidants. La dynamique derrière la mobilisation citoyenne, souvent pour des intérêts locaux, est très différente de la responsabilité des élus d'effectuer les choix les plus judicieux pour leurs concitoyens en fonction des budgets disponibles, intérêts au niveau de l'arrondissement. Il serait donc souhaitable que l'arrondissement participe à la priorisation des interventions tout en conservant le processus de gestion des plaintes.

Finalement, il n'y a pas d'harmonisation au niveau des paramètres quantitatifs pour évaluer si une rue est problématique ou non. Voici à titre d'exemple un tableau comparatif des politiques utilisées par les arrondissements Côte-des-Neiges/Notre-Dame-de-Grâce et Plateau-Mont-Royal :

Critère	Côte-des-Neige/Notre-Dame-de-Grâce (CDN/NDG)	Plateau-Mont-Royal (PMR)
Vitesse du 85 ^e percentile au dessus de la limite de vitesse	15 km/h au dessus de la limite de vitesse	0 km/h au dessus de la limite de vitesse
Densité	>3000 véhicules par jour (rue résidentielle à sens unique) >1500 véhicules par jour (rue résidentielle à double sens) > 300 véhicules par heure	>3000 véhicules par jour (rue résidentielle à sens unique) > 200 véhicules par heure

Une rue résidentielle dont la vitesse maximale est de 50 km/h est considérée comme problématique si 15 % des voitures roulent à une vitesse supérieure à 65 km/h dans l'arrondissement CDN/NDG comparativement à 50 km/h dans l'arrondissement PMR. Même chose pour le nombre de véhicule horaire, une rue est considérée comme problématiques si 300 véhicules ont circulé pendant une heure dans l'arrondissement CDN/NDG comparativement à 200 pour l'arrondissement PMR.

Propositions

La Coalition pour la réduction et l'apaisement de la circulation propose :

Que tous les arrondissements se dotent d'une politique d'apaisement de la circulation incluant :

- 1) Un budget dédié à l'apaisement de la circulation
- 2) Un processus intégrant une priorisation des interventions par l'arrondissement dans les zones sensibles (écoles, garderies, hôpitaux, stations de métro, rues commerciales, quartiers verts, etc.) et une gestion des plaintes des citoyens.
- 3) Des lignes directrices concernant l'intégration des mesures d'apaisement de la circulation dans tous les projets de réfection de la voie publique.

Conclusion

L'adoption d'une politique d'apaisement de la circulation peut réduire la circulation de transit dans les rues résidentielles et améliorer la tranquillité et la sécurité des enfants et ainsi favoriser le maintien des familles sur l'île de Montréal.

La réduction de la circulation de transit peut aussi avoir plusieurs effets bénéfiques sur la santé des familles en réduisant leur niveau de stress, en réduisant leur niveau d'exposition à différents polluants, dont les particules fines et le smog, et en améliorant leur sommeil et leur concentration en réduisant le volume des bruits occasionnés par la circulation.

La mise en place de telles politiques peut également avoir des effets bénéfiques sur la qualité de l'environnement immédiat des familles en réduisant l'émission de différents composés organiques volatiles, l'émission d'oxydes de soufre, responsable des pluies acides, la dispersion d'alcool, l'antigel et de métaux lourds par la dégradation normale des carcasses d'automobile et l'émission de gaz à effet de serre.

Finalement le partage de la voie publique avec les modes de transports actifs, par l'élargissement des trottoirs et l'aménagement de pistes cyclables, favorise l'activité physiques et le plein épanouissement des enfants.