

# En marche vers 2050 : pour une métropole marchable

Dans le cadre de la consultation publique portant sur le Plan d'urbanisme et de mobilité  
2050 de la Ville de Montréal



Présenté à l'Office de consultation publique de Montréal

20 septembre 2024

## Qui est Piétons Québec?

**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.

# Table des matières

<b>Qui est Piétons Québec?</b>	<b>1</b>
<b>Table des matières</b>	<b>2</b>
<b>Liste des abréviations</b>	<b>3</b>
<b>Introduction</b>	<b>4</b>
<b>Sommaire des recommandations</b>	<b>5</b>
<b>1. Vision et cibles</b>	<b>7</b>
Des cibles en adéquation avec la vision	7
Des approches pour mieux répondre aux besoins	8
Accompagner le changement de comportement	8
<b>2. Transport actif</b>	<b>9</b>
Un réseau de trottoirs confortable et sécuritaire	9
Des cheminements piétons sécuritaires et efficaces	10
<b>3. Transport collectif</b>	<b>11</b>
Une stratégie de financement à la hauteur des ambitions	11
<b>4. Accessibilité universelle</b>	<b>11</b>
L'accessibilité universelle au cœur de la prise de décision	11
<b>5. Stationnements</b>	<b>12</b>
Un espace public déprivatisé	12
<b>6. Véhicules motorisés</b>	<b>13</b>
La place de la voiture en ville	13
Des véhicules sécuritaires	14
<b>7. Consolidation et densification</b>	<b>17</b>
Une densification à échelle humaine	17
<b>8. Localisation des services</b>	<b>18</b>
Prioriser la localisation des services	18
Assurer la participation sociale, citoyenne et démocratique	18
Services de proximité et pôles d'emploi accessibles	19
<b>9. Espaces verts</b>	<b>20</b>
Verdir les cheminements piétons	20
Un accès équitable à la nature	20
<b>Bibliographie</b>	<b>21</b>

## Liste des abréviations

ADS+	Analyse différenciée selon les sexes dans une perspective intersectionnelle
BNQ	Bureau de normalisation du Québec
CMM	Communauté métropolitaine de Montréal
PUM	Plan d'urbanisme et de mobilité
PLUM	Plan local d'urbanisme et de mobilité

## Introduction

Piétons Québec est heureux de participer à la consultation publique portant sur le Plan d'urbanisme et de mobilité 2050 de la Ville de Montréal. Nous tenons à remercier l'Office de consultation publique de Montréal de recevoir notre mémoire et notre intervention.

Piétons Québec salue et appuie le projet PUM de la Ville de Montréal qui propose une vision inspirante pour le futur du développement du territoire.<sup>1</sup> Cette vision est en adéquation avec celle présentée dans le **Projet de ville**, document utilisé comme base pour développer le projet de PUM.<sup>2</sup>

Piétons Québec se réjouit que le PUM prévoit une vision ambitieuse, mais aussi des cibles claires à atteindre et des mesures pour y arriver. Piétons Québec se réjouit aussi du travail d'analyse effectué en amont qui a permis de dresser un portrait fidèle de la situation actuelle à Montréal.

Piétons Québec tient à souligner que la vision proposée par le PUM demande la collaboration pleine et entière de l'ensemble des acteurs administratifs de la Ville de Montréal. Ceci inclut, tout particulièrement, les arrondissements, entités responsables de la mise en application de plusieurs mesures en aménagement du territoire. C'est pourquoi Piétons Québec souhaite voir la vision ambitieuse du PUM être adéquatement et entièrement reflétée dans les PLUM. De plus, Piétons Québec est d'avis que cette vision doit être accompagnée par des cibles et des mesures qui permettent sa pleine réalisation.

Piétons Québec propose donc dans ce mémoire 28 recommandations dans le but d'améliorer le projet de Plan d'urbanisme et de mobilité 2050 de la Ville de Montréal et d'apporter des réflexions supplémentaires.

---

<sup>1</sup> Ville de Montréal. [Projet de plan d'urbanisme et de mobilité : Chapitre 1 – La vision](#). Ville de Montréal.

<sup>2</sup> Ville de Montréal. (2021, Juin). [Projet de ville](#). Ville de Montréal.

# Sommaire des recommandations

## Visions et cibles

- 1.1 Augmenter la cible de l'emprise publique des rues consacrée aux infrastructures vertes, aux transports actifs et aux transports collectifs
- 1.2 Ajouter des cibles visant la réalisation de l'approche Vision zéro décès et blessés graves et faire référence au Plan d'action en la matière
- 1.3 Universaliser la mise en œuvre de l'approche ADS+
- 1.4 Ajouter une campagne de marketing social, avec des cibles, pour accompagner un changement de comportement de mobilité

## Transport actif

- 2.1 Planifier les interventions pour assurer un cheminement piéton continu, sécuritaire et confortable sur l'ensemble du territoire
- 2.2 Ajouter des cibles, de maintien des actifs en transport actif, notamment d'entretien des trottoirs et de leur déneigement
- 2.3 Introduire des mesures visant à systématiser l'amélioration de la qualité des cheminements piétons lors de l'implantation de grands générateurs de déplacements
- 2.4 Introduire des mesures visant l'amélioration des déplacements à pied dans les secteurs à faible marchabilité
- 2.5 Introduire des mesures visant l'amélioration des aménagements piétons entre la rue et les bâtiments autant sur le domaine public que privé

## Transport collectif

- 3.1 Prévoir de nouveaux mécanismes de financement du transport collectif permettant de soutenir le maintien des actifs, une augmentation de l'offre et la réalisation de l'ambitieux plan présenté dans le PUM

## Accessibilité universelle

- 4.1 Introduire des mesures visant à rendre obligatoire l'intégration de l'accessibilité universelle dans tous les projets de réfection et de construction d'infrastructures de transport collectif et actif
- 4.2 Prévoir une stratégie visant à dépasser les normes minimales en matière d'accessibilité universelle

## Stationnements

- 5.1 Ajouter des mesures visant la mutualisation des espaces de stationnement existants dans tous les secteurs
- 5.2 Détailler la stratégie de stationnement des véhicules de livraison, notamment au niveau du volet de la sécurité
- 5.3 Ajouter des mesures visant un usage de la bordure de rue pour aménager des espaces collectifs

## Véhicules motorisés

- 6.1 Ajouter des cibles de plafonnement, voire de réduction, du nombre de véhicules de promenade à Montréal
- 6.2 Ajouter des cibles de réduction du nombre de véhicules de promenade en circulation provenant de l'extérieur de l'île de Montréal
- 6.3 Ajouter une stratégie décourageant et interdisant la circulation véhiculaire dans certains secteurs déjà identifiés par la Ville de Montréal
- 6.4 Mettre en place des leviers décourageant l'usage et la possession de gros camions légers
- 6.5 Prévoir des mécanismes pour appliquer la norme développée par le BNQ sur la sécurité des véhicules lourds
- 6.6 Rapetisser le gabarit des véhicules d'urgence

## Consolidation et densification

- 7.1 Prioriser un modèle de densification à échelle humaine basé sur le *plex montréalais*

## Localisation des services

- 8.1 Ajouter des mesures visant à prioriser la localisation des services à proximité des infrastructures de transport collectif existantes, en voie de construction ou prévues
- 8.2 Ajouter des mesures visant à assurer un accès à certains services favorisant la participation citoyenne ayant une affluence moyenne et faible
- 8.3 Ajouter une stratégie de maintien d'un parc locatif commercial abordable et accessible, particulièrement dans les secteurs densifiés
- 8.4 Ajouter une stratégie de localisation de pôles commerciaux, industriels et de bureaux à distance de marche de secteurs densifiés et des services structurants de transport collectif

## Espaces verts

- 9.1 Prévoir des cibles de canopée et des mesures proactives visant sa maximisation
- 9.2 Ajouter des mesures assurant l'accès aux espaces verts selon des facteurs de vulnérabilité et dans une perspective d'équité territoriale

# Se déplacer en ville

## 1. Vision et cibles

### Des cibles en adéquation avec la vision

#### 1.1 Augmenter la cible de l'emprise publique des rues consacrée aux infrastructures vertes, aux transports actifs et aux transports collectifs

La cible proposée de part modale du transport actif et collectif représentant les deux tiers des déplacements en 2050 est très ambitieuse et doit être saluée. Plusieurs cibles et mesures sont proposées afin d'atteindre cet objectif. Toutefois, la cible de repartage de l'emprise publique des rues consacrée aux infrastructures vertes, aux transports actifs et aux transports collectifs nous apparaît trop faible pour permettre d'atteindre l'objectif. L'espace consacré aux autres usages que les véhicules motorisés est estimé à 26% actuellement et il est prévu qu'en 2050, ce chiffre atteigne 30%.<sup>3</sup> Par conséquent, une augmentation de seulement 4% est insuffisante afin d'atteindre l'objectif ambitieux d'une part modale du transport actif et collectif représentant les deux tiers des déplacements.

Plusieurs projets détaillés dans le PUM contribueront déjà à redistribuer une partie de l'espace actuellement occupé par la circulation motorisée vers des espaces alloués au modes actifs et collectifs. En effet, les projets de tramway prévus dans le PUM, à eux seuls, contribueront grandement à la redistribution de l'espace public. C'est sans compter les projets de zones à priorité piétonnes et rues piétonnes ou partagées, les élargissements ou ajouts de trottoirs, ainsi que le développement du réseau cyclable également prévus dans le PUM, puis ceux prévus par les différents arrondissements. Aussi, il serait tout à fait raisonnable d'augmenter cette cible, notamment en réallouant une part de l'espace public dédié actuellement aux stationnements, estimé à 27%. En effet, en réduisant de 25% cet espace, c'est déjà près de 7% de l'espace public qui peut être consacré au verdissement, ainsi qu'aux déplacements actifs et collectifs de la population montréalaise.

Aussi, dans le suivi de cette cible, il faudra prendre en considération que le portrait de la mobilité de l'utilisation de l'espace public est appelé à changer à Montréal. Alors que les usages des espaces étaient clairement définis dans le passé, l'arrivée d'espaces partagés vient transformer les mesures qualitatives et quantitatives de l'espace public. Voies de circulation automobile et de circulation des personnes piétonnes à la fois, ces nouveaux aménagements ne peuvent être calculés de la même manière que les autres voies non partagées. Afin d'établir un portrait juste du partage de l'espace public, il est nécessaire de prévoir l'intégration des espaces publics cohabités, telles les rues partagées ou les zones à priorité piétonne dans les mesures, et de les lier à des cibles au sein du PUM.

---

<sup>3</sup> Ville de Montréal. [Projet de Plan d'urbanisme et de mobilité : Annexe 1 – Les cibles du PUM. Ville de Montréal](#). p.A1-6



## Des approches pour mieux répondre aux besoins

### 1.2 Ajouter des cibles visant la réalisation de l'approche Vision zéro décès et blessés graves et faire référence au Plan d'action en la matière

L'approche Vision zéro décès et blessés graves a été adoptée en 2018 par la Ville de Montréal. Cette approche est accompagnée du **Plan d'action Vision zéro décès et blessés graves 2022-2024**, lequel « s'arrime avec le Plan stratégique Montréal 2030 et le Plan d'urbanisme et de mobilité 2050 ». <sup>4</sup> En effet, selon la Ville de Montréal, la réalisation de l'approche Vision zéro décès et blessés graves est conditionnelle à son intégration systématique dans l'aménagement du territoire et dans la planification de la mobilité. Partout dans le monde, l'approche Vision zéro décès et blessés graves a fait ses preuves, particulièrement en concevant des routes plus sécuritaires, c'est-à-dire : « en priorisant la sécurité de tous les usagers et en abaissant la vitesse véhiculaire, en sensibilisant les citoyens en matière de sécurité routière, en renforçant les lois favorisant un comportement sécuritaire sur les routes et en sécurisant les routes grâce à une conception et des aménagements appropriés ». <sup>5</sup> En ce sens l'approche Vision zéro décès et blessés graves et les actions visées par cette dernière sont en adéquation avec la vision ambitieuse et permettront d'atteindre les cibles du PUM. C'est pourquoi Piétons Québec recommande de référer au **Plan d'action Vision zéro décès et blessés graves 2022-2024** dans le PUM et d'ajouter des cibles visant la réalisation de l'approche Vision zéro décès et blessés graves afin d'assurer l'arrimage des deux planifications, de mettre en lumière leur complémentarité et de favoriser l'atteinte des objectifs de la Ville.

### 1.3 Universaliser la mise en œuvre de l'approche ADS+

Piétons Québec salue l'inclusion d'une mesure visant à « mettre en application l'approche ADS+ pour l'aménagement de l'ensemble des équipements collectifs et des espaces publics ». <sup>6</sup> Bien que la mesure permettra d'atteindre certains objectifs, Piétons Québec est d'avis que le champ d'application est plutôt limité. L'universalisation de la mise en œuvre de l'approche ADS+ permettra de faciliter l'atteinte des objectifs prévus au PUM. Par exemple, étendre son champ d'application au domaine privé soumis à la réglementation de la Ville permettra de réaliser la vision ambitieuse du PUM et d'aller encore plus loin.

## Accompagner le changement de comportement

### 1.4 Ajouter une campagne de marketing social, avec des cibles, pour accompagner un changement de comportement de mobilité

La vision ambitieuse présentée par le projet de PUM va profondément changer la manière de penser le développement de la Ville de Montréal et la façon de se déplacer pour sa population. Or, tout changement est souvent accompagné de résistances par des personnes plus réfractaires au changement. Pour que la vision du PUM se réalise et que les cibles soient atteintes, la population doit y adhérer et doit adopter de nouveaux comportements. En ce sens, une campagne de marketing social comportant des cibles et de

<sup>4</sup> Ville de Montréal. (2022, Septembre). [Plan d'action Vision zéro décès et blessés graves 2022-2024](#). Ville de Montréal. p.9

<sup>5</sup> Lesiack, K. et Tancrede, X. (2021, Juin). Découvrir l'approche vision zéro en sécurité routière. Piétons Québec.

<sup>6</sup> Ville de Montréal. [Projet de Plan d'urbanisme et de mobilité : Chapitre 7 – La mise en œuvre](#). Ville de Montréal. p.47

multiples tactiques visant à accompagner la population dans le changement de comportement de mobilité doit être inscrite dans le PUM.

## 2. Transport actif

### Un réseau de trottoirs confortable et sécuritaire

#### 2.1 Planifier les interventions pour assurer un cheminement piéton continu, sécuritaire et confortable sur l'ensemble du territoire

Piétons Québec salue la vision ambitieuse présentée dans le projet de PUM, particulièrement en ce qui concerne l'augmentation de la part modale des déplacements actifs. Bien qu'il y ait déjà beaucoup de trottoirs à Montréal, le réseau demeure incomplet. Piétons Québec souhaite voir ajouter dans le PUM une planification claire permettant de bien connecter le réseau. À l'image des cartes présentant le réseau cyclable projeté, la planification des aménagements à corriger ou à ajouter pour assurer la continuité des déplacements piétons ajoutera un aspect de prévisibilité pour la population.

De plus, afin d'atteindre les objectifs établis dans le projet, il faudra sortir de la logique actuelle. La stratégie actuellement employée de profiter de travaux d'infrastructures souterraines afin de refaire à neuf l'entièreté de l'emprise de la voie publique a permis d'effectuer des travaux, autrefois considérés comme non urgents, et d'améliorer le confort et la sécurité des cheminements piétons. Cependant, cette stratégie ne permet pas de sécuriser des cheminements dans leur ensemble. La façon de procéder actuelle crée des cheminements discontinus qui ne permettent pas d'améliorer des cheminements prévisibles. Elle empêche également de mener des interventions ayant pour seuls justificatifs la sécurité et le confort des piétons. Des mesures doivent être adoptées incitant les administrations de la Ville et des arrondissements à être proactives dans les plans d'amélioration des infrastructures piétonnes, notamment en planifiant les interventions afin d'assurer un cheminement piéton continu, sécuritaire et confortable sur l'ensemble du territoire, dans une perspective d'équité territoriale. Cette planification devra prévoir, minimalement, de doter toutes les rues collectrices et artérielles de trottoirs d'une largeur minimale de 1,8 m.

#### 2.2 Ajouter des cibles, de maintien des actifs en transport actif, notamment d'entretien des trottoirs et de leur déneigement

Le projet de PUM prévoit une vision ambitieuse quant à l'amélioration et la création des cheminements piétons sur l'ensemble du territoire qui mérite d'être saluée. Toutefois, le réseau actuel de trottoirs a besoin d'être maintenu tant au niveau de sa qualité et de son déneigement. Toute déficience dans l'entretien et le maintien en état du réseau est source d'irritants et représente un obstacle aux déplacements de certaines personnes avec des limitations. En ce sens, Piétons Québec salue les mesures de « réviser la Politique sur le déneigement de la Ville de Montréal de façon à rehausser le niveau de service et prioriser les déplacements actifs et collectifs l'hiver et pour favoriser un déneigement plus durable pour les infrastructures urbaines »<sup>7</sup> et d' « élaborer des lignes directrices pour l'aménagement du réseau piétonnier afin de diffuser et d'appliquer de façon uniforme, sur l'ensemble du territoire et dans la réglementation, les méthodes permettant d'assurer des aménagements confortables et sécuritaires pour les piétons

<sup>7</sup> Ville de Montréal. [Projet de Plan d'urbanisme et de mobilité : Chapitre 7 – La mise en œuvre](#). Ville de Montréal. p.42

comprenant les pratiques de déneigement et d'entretien ». <sup>8</sup> Bien que ces mesures soient importantes, elles ne sont pas assujetties à des cibles. Inclure des cibles de maintien des actifs, notamment d'entretien et de déneigement, est nécessaire afin d'atteindre les objectifs de part modale du transport actif en 2050.

## Des cheminements piétons sécuritaires et efficaces

### 2.3 Introduire des mesures visant à systématiser l'amélioration de la qualité des cheminements piétons lors de l'implantation de grands générateurs de déplacements

Le projet de PUM prévoit plusieurs mesures afin de sécuriser les cheminements en transport actif vers les infrastructures de transport collectif, assurément de grands générateurs de déplacements. Toutefois, cette même exigence n'est pas instaurée à d'autres grands générateurs de déplacements. Implanter de grands générateurs de déplacements (ex. : pôles industriels, pôles d'emplois, pôles commerciaux, etc.) sans considérer les cheminements piétons peut s'avérer être un frein aux déplacements actifs et collectifs vers ces derniers. Plusieurs mesures existent afin de pallier cette situation, par exemple, ajouter dans le guide des **Exigences en matière d'études d'impact sur les déplacements** un volet sur le niveau de service des personnes piétonnes est une action réalisable. Introduire des mesures visant à systématiser l'amélioration de la qualité des cheminements piétons lors de l'implantation de grands générateurs de déplacements est essentiel pour l'atteinte des cibles et des objectifs du projet de PUM.

### 2.4 Introduire des mesures visant l'amélioration des déplacements à pied dans les secteurs à faible marchabilité

Le projet de PUM prévoit de développer un outil d'aide à la décision devant inclure « l'élaboration d'études concernant les aménagements piétonniers à réaliser dans les secteurs en déficit de marchabilité »<sup>9</sup> et de « prioriser les interventions de sécurisation, d'accessibilité universelle et d'amélioration du confort dans les secteurs en déficit de marchabilité »<sup>10</sup>. Les mesures actuellement identifiées, à elles seules, ne permettent pas d'atteindre les cibles. D'autant plus que certains secteurs en déficit de marchabilité se retrouvent au sein de secteurs d'opportunité qui sont ensuite identifiés dans des cibles, par exemple, pour la cible de parcs et d'espaces verts par habitant se situant à une distance de quinze minutes de marche (cible 6.2). Toutefois, d'autres secteurs en déficit de marchabilité sont eux absents des secteurs d'opportunité et, bien qu'il soit important de prioriser des secteurs d'intervention, méritent que des mesures soient prévues dans le projet de PUM afin d'y améliorer les déplacements à pied. Afin d'atteindre les objectifs de part modale de déplacements à pied, introduire des mesures visant l'amélioration des déplacements à pied dans les secteurs à faible marchabilité au sein du projet de PUM est essentiel.

### 2.5 Introduire des mesures visant l'amélioration des aménagements piétons entre la rue et les bâtiments autant sur le domaine public que privé

Parfois, ce n'est pas le cheminement sur l'espace public qui est source d'inconfort ou d'insécurité, mais c'est plutôt l'accès entre la voie publique et le bâtiment. Le développement de cheminements piétons

---

<sup>8</sup> Idem. p.11

<sup>9</sup> Loc. cit.

<sup>10</sup> Loc. cit.

directs, conviviaux et sécuritaires entre les bâtiments et la rue est primordial afin de favoriser le transfert modal vers des modes de transport actifs. Des mesures visant l'amélioration et le développement de tels aménagements, autant sur le domaine public que privé, par le biais de la réglementation par exemple, doivent être introduites au sein du projet de PUM.

## 3. Transport collectif

### Une stratégie de financement à la hauteur des ambitions

#### 3.1 Prévoir de nouveaux mécanismes de financement du transport collectif permettant de soutenir le maintien des actifs, une augmentation de l'offre et la réalisation de l'ambitieux plan présenté dans le PUM

Piétons Québec salue l'ambitieuse cible de part modale du transport collectif en 2050. Le projet de PUM prévoit également de nombreux chantiers d'infrastructures de transport collectif qui donneront des alternatives efficaces à l'auto solo. Toutefois, considérant le déficit actuel et l'absence de nouvelles sources de financement permettant le développement, selon l'échéancier prévu, des projets d'infrastructures de transport collectif, l'atteinte des objectifs semble irréalisable. Il est impensable de considérer réaliser l'ensemble des projets prévus au PUM sans un financement stable, récurrent et indexé. C'est pourquoi il faut prévoir de nouveaux mécanismes de financement du transport collectif permettant de soutenir le maintien des actifs, une augmentation de l'offre et la réalisation de l'ambitieux plan présenté dans le PUM.

## 4. Accessibilité universelle

### L'accessibilité universelle au cœur de la prise de décision

#### 4.1 Introduire des mesures visant à rendre obligatoire l'intégration de l'accessibilité universelle dans tous les projets de réfection et de construction d'infrastructures de transport collectif et actif

En 2017, il était estimé que 16,1% de la population du Québec âgée de 15 ans et plus avait une incapacité.<sup>11</sup> En avançant en âge, la proportion de personnes ayant une incapacité augmente rapidement soit à 20,2% de la population âgée entre 65 et 74 ans et 32,8% de la population de 75 ans et plus. Pour plusieurs de ces personnes, le transport collectif représente leur moyen de transport principal et le manque d'accessibilité universelle aux infrastructures de transport collectif demeure un obstacle important à leur mobilité. C'est pourquoi intégrer l'accessibilité universelle dans tous les projets de réfection et de construction d'infrastructures de transport collectif et actif est nécessaire.

Afin de faciliter les déplacements à pied de personnes avec des incapacités, des mesures peuvent être adoptées telles des limites de vitesse plus basses et des aménagements facilitant les déplacements à pied

---

<sup>11</sup> Vitrine statistique sur l'égalité entre les femmes et les hommes au Québec. [Personnes ayant une incapacité](#). Gouvernement du Québec.

en assurant un corridor de déplacement piéton suffisamment large, rectiligne, libre d'obstacle et plane. À cet égard, l'application du guide **Guide d'aménagement durable des rues de Montréal : Aménagements piétons universellement accessibles** développé par la Ville de Montréal, en collaboration avec le Comité consultatif sur l'accessibilité universelle, est nécessaire.<sup>12</sup> De plus, certaines de ses mesures facilitent non seulement les déplacements à pied, mais également l'entretien et le déneigement des infrastructures, en adéquation avec la mesure prévue à l'objectif 1.1 d' « élaborer des lignes directrices pour l'aménagement du réseau piétonnier afin de diffuser et d'appliquer de façon uniforme, sur l'ensemble du territoire et dans la réglementation, les méthodes permettant d'assurer des aménagements confortables et sécuritaires pour les piétons comprenant les pratiques de déneigement et d'entretien ».<sup>13</sup>

## 4.2 Prévoir une stratégie visant à dépasser les normes minimales en matière d'accessibilité universelle

Si l'obligation d'intégrer l'accessibilité universelle dans tous les projets de réfection et de construction d'infrastructures de transport collectif est importante, il faut aussi réfléchir à dépasser les normes minimales. L'accessibilité universelle évolue grâce aux luttes menées par la société civile et ces gains prennent du temps à être intégrés dans la législation. En ce sens, intégrer, dès aujourd'hui, des principes visant à dépasser les normes minimales actuelles, en se projetant dans la ville de 2050, permettra d'assurer une accessibilité universelle pérenne et en adéquation avec la vision présentée dans le **Projet de ville**.

# 5. Stationnements

## Un espace public déprivatisé

### 5.1 Ajouter des mesures visant la mutualisation des espaces de stationnement existants dans tous les secteurs

Le projet de PUM prévoit « adapter la réglementation applicable dans les secteurs à caractère industriel, de manière à favoriser la réalisation d'aménagements durables »<sup>14</sup> et propose des stratégies de modifications réglementaires qui visent principalement à « optimiser le stationnement de véhicules privés [...] en favorisant la mutualisation d'aires de stationnement entre plusieurs propriétaires ».<sup>15</sup> Si ces mesures sont intéressantes dans les secteurs à caractère industriel, elles doivent s'appliquer aussi aux autres secteurs afin d'atteindre les objectifs de transformation de la mobilité motorisée du PUM. À l'image de la mesure DC 10.1.3 qui permet « des unités de stationnement réservées à des usages collectifs et partagés »,<sup>16</sup> ajouter des mesures visant la mutualisation des espaces de stationnement existants dans tous les secteurs est essentiel pour la réalisation de la vision ambitieuse du projet de PUM.

---

<sup>12</sup> Ville de Montréal, Direction des transports. (2017, Septembre). [Guide d'aménagement durable des rues de Montréal – Fascicule 5: Aménagements piétons universellement accessibles](#). Ville de Montréal.

<sup>13</sup> Ville de Montréal. [Projet de Plan d'urbanisme et de mobilité : Chapitre 7 – La mise en œuvre](#). Ville de Montréal. p.11

<sup>14</sup> Idem. p.33

<sup>15</sup> Loc. cit.

<sup>16</sup> Ville de Montréal. [Projet de Plan d'urbanisme et de mobilité : Chapitre 6 – Le document complémentaire](#). Ville de Montréal. p.44

## 5.2 Détailler la stratégie de stationnement des véhicules de livraison, notamment au niveau du volet de la sécurité

Le projet de PUM se penche sur la logistique de la livraison en ville, particulièrement afin de réduire le nombre de véhicules lourds sur ses routes et Piétons Québec salue les mesures prévues à cet égard. Toutefois, au-delà des camions lourds circulant en ville, la présence de nombreux véhicules de livraison, particulièrement pour la livraison du dernier kilomètre, est un enjeu de sécurité pour les personnes qui se déplacent à pied. L'absence de mesures qui visent à sécuriser les aires de livraison et leurs abords est un écueil important du projet de PUM. Au-delà de la planification prévue, notamment à l'objectif 4.3, il est impératif que la stratégie de stationnement des véhicules de livraison soit détaillée, particulièrement en ce qui concerne le volet de la sécurité.

## 5.3 Ajouter des mesures visant un usage de la bordure de rue pour aménager des espaces collectifs

Piétons Québec salue la mesure prévue au projet de PUM, « de contrôler et tarifier l'ensemble des espaces de stationnement en bordure de rue [...] ». <sup>17</sup> Toutefois, ces mesures maintiennent la privatisation d'espaces publics et ne sont pas en adéquation avec la vision ambitieuse présentée dans le PUM. Au minimum une partie de ces espaces publics doivent être déprivatisés et transformés en espaces collectifs (voir recommandation 1.3). En ce sens, l'ajout de mesures visant un usage de la bordure de rue pour aménager des espaces collectifs (ex. des placettes publiques) est nécessaire. Ces mesures seraient aussi en adéquation avec les objectifs de réduction des espaces de stationnement prévus dans le PUM.

# 6. Véhicules motorisés

## La place de la voiture en ville

### 6.1 Ajouter des cibles de plafonnement, voire de réduction, du nombre de véhicules de promenade à Montréal

Le nombre de véhicules, en particulier de véhicules de promenade, en circulation, ne cesse de croître dans l'agglomération de Montréal. Entre 2004 et 2017, le nombre de véhicules de promenade par habitant est passé de 0,365 à 0,392. <sup>18</sup> De plus, bon nombre de ces nouveaux véhicules sont des camions légers: leur nombre étant passé de 129 001 à 266 615 pour la même période, soit plus du double. <sup>19</sup> Afin d'atteindre les cibles de changement de la part modale et pour arriver à réduire la part modale des déplacements en auto solo, il est nécessaire d'ajouter des cibles de plafonnement, voire de réduction, du nombre de véhicules de promenade à Montréal.

---

<sup>17</sup> Ville de Montréal. [Projet de Plan d'urbanisme et de mobilité : Chapitre 7 – La mise en œuvre](#). Ville de Montréal. p.41

<sup>18</sup> Montréal en statistiques. (2018, Novembre). [Coup d'œil sur les véhicules en circulation : Agglomération de Montréal](#). Ville de Montréal.

<sup>19</sup> Ibid.

## 6.2 Ajouter des cibles de réduction du nombre de véhicules de promenade en circulation provenant de l'extérieur de l'île de Montréal

Si le nombre de véhicules immatriculés dans l'agglomération de Montréal ne cesse d'augmenter, il en va de même pour le nombre de véhicules immatriculés dans la CMM.<sup>20</sup> Bien que plusieurs de ces véhicules soient utilisés lors de déplacements à l'extérieur de l'île de Montréal, un nombre important de ces derniers franchissent au quotidien les nombreux points d'accès vers l'île de Montréal et contribuent au nombre total de véhicules sur les routes. Bien qu'il serait en dehors de ses champs de compétences de vouloir limiter la possession de véhicules en dehors de son territoire, il est tout de même possible à la Ville de Montréal de se doter de leviers permettant de limiter le nombre de véhicules de promenade provenant de l'extérieur de l'île de Montréal sur ses routes. C'est pourquoi des cibles de réduction du nombre de véhicules de promenade en circulation provenant de l'extérieur de l'île de Montréal doivent être ajoutées au projet de PUM.

Pour atteindre ces cibles, il faudra ajouter des mesures visant à inciter un transfert modal pour les personnes provenant de l'extérieur de Montréal. La Ville de Montréal possède tous les outils nécessaires lui permettant de contribuer à cette réduction par son influence au sein de la CMM, l'implantation de mesures au sein d'autres municipalités limitrophes.

## 6.3 Ajouter une stratégie décourageant et interdisant la circulation véhiculaire dans certains secteurs déjà identifiés par la Ville de Montréal

La Ville de Montréal a déjà identifié des secteurs où la circulation véhiculaire sera progressivement retirée au profit d'autres mobilités. Par exemple, il est actuellement prévu que l'accès en voiture aux parcs du Mont-Royal et Jean-Drapeau devienne progressivement limité au courant des prochaines années. Ajouter une stratégie au projet de PUM identifiant ces secteurs, et potentiellement d'autres, où la circulation véhiculaire est appelée à disparaître progressivement, permettra d'assurer la prévisibilité de ces limitations et permettra l'ajout de secteurs à cette stratégie.

## Des véhicules sécuritaires

## 6.4 Mettre en place des leviers décourageant l'usage et la possession de gros camions légers

Afin d'atteindre les cibles de part modale en transport actif d'ici 2050, il est nécessaire de sécuriser les déplacements à pied. Cela passe, bien sûr, par des infrastructures et des aménagements, mais aussi en réduisant le nombre de gros camions légers. Dans les dernières années, le parc automobile du Québec, et par conséquent de Montréal, n'a cessé de grossir et de devenir plus lourd.<sup>21</sup> Les ventes de camions légers ont également augmenté et ces derniers ont représenté 85,8% des ventes totales de véhicules neufs en 2023.<sup>22</sup> Plusieurs études établissent des liens entre le nombre de personnes décédées alors qu'elles se

---

<sup>20</sup> Communauté métropolitaine de Montréal. (2020, Décembre). [Le parc de véhicules de promenade continue de croître dans le Grand Montréal](#). CMM.

<sup>21</sup> Blais, A. (2020, Août). [De plus en plus lourds et de moins en moins économiques](#). Agence QMI-TVA.

<sup>22</sup> McEvoy, J. (2024, Janvier). [Les ventes de véhicules neufs ont bondi en 2023 malgré des prix plus élevés que jamais](#). Agence QMI-Journal de Montréal.

déplaçaient à pied et le nombre de camions légers sur les routes, ce qui laisse suggérer que ces camions sont plus dangereux et mortels pour les personnes les plus vulnérables sur les routes.<sup>23</sup> Des études établissent aussi que les camions légers sont plus fréquemment impliqués dans une collision en raison de l'angle mort causé par la largeur des piliers de pare-brise (piliers A), notamment à Montréal où « l'angle mort créé par les piliers A est associé à dix décès piétons en trois ans ».<sup>24</sup> Plusieurs mesures existent et certaines sont même déjà en place dans certains arrondissements à Montréal. La tarification du stationnement en fonction du poids et de la taille des véhicules dans l'arrondissement Rosemont–La Petite-Patrie favorise l'acquisition de véhicules de plus petits gabarits. Face à ces constats, il est impératif, au sein du projet de PUM, de mettre en place des leviers décourageant l'usage et la possession de gros camions légers et d'encourager l'usage de ces leviers par les arrondissements dans leur PLUM. Cette mesure doit aussi s'étendre à l'acquisition de véhicules dans la flotte municipale.

## 6.5 Prévoir des mécanismes pour appliquer la norme développée par le BNQ sur la sécurité des véhicules lourds

Inspirée de la *Direct Vision Standard* instaurée à Londres, au Royaume-Uni, la norme **BNQ 1030-100** sur la sécurité des véhicules lourds « permet de quantifier la qualité du champ de vision directe du conducteur opérant un véhicule lourd et d'évaluer les appareils permettant de combler les angles morts ».<sup>25</sup> À Londres, le développement de cette norme qui est associée à un permis de circuler permet à l'administration de limiter la circulation aux véhicules qui sont notés 3 étoiles ou plus.<sup>26</sup> Il faut donc prévoir, au sein du projet de PUM, des mécanismes pour appliquer cette norme développée par le BNQ non seulement dans le but de limiter, dans certains secteurs, la circulation aux camions en fonction de l'évaluation de leur niveau de sécurité, mais également, en obligeant l'achat de véhicules au sein de la flotte municipale, correspondant aux plus hauts standards.

## 6.6 Rapetisser le gabarit des véhicules d'urgence

Depuis quelques années, le choix nord-américain d'avoir des véhicules d'urgence plus gros entre directement en conflit avec la volonté de plusieurs administrations de réduire la largeur de la chaussée et de repartager l'espace public en faveur de la mobilité active et du verdissement.<sup>27</sup> Des initiatives comme le *Tetris challenge* entre services d'urgences à travers le monde ont permis de mettre en lumière le peu de différences, notamment dans la quantité de matériel transporté, entre les véhicules d'urgence nord-américains et ceux d'autres pays européens ou asiatiques.<sup>28</sup> Bien qu'une mesure soit prévue pour « mettre en place les conditions permettant de revoir les géométries des rues et réduire l'espace consacré à la circulation véhiculaire », notamment « d'effectuer des représentations auprès du ministère des Transports et de la Mobilité durable du Québec afin de collaborer pour la révision du cadre normatif existant et de développer des outils permettant de gérer la circulation de véhicules ayant des caractéristiques inadaptées aux milieux urbains denses. »<sup>29</sup>, nous sommes d'avis qu'elle est insuffisante pour atteindre les objectifs prévus au projet.. Afin de pouvoir changer les normes, réduire la largeur des

<sup>23</sup> Insurance Institute for Highway Safety et Highway Loss Data Institute. (2020, Juin). [New study suggests today's SUVs are more lethal to pedestrians than cars](#). IIHS-HLDI

<sup>24</sup> Piétons Québec. (2024, Juin). [Pourquoi la popularité des camions légers est-elle un enjeu de sécurité routière?](#) Piétons Québec.

<sup>25</sup> Bureau de normalisation du Québec. [Sécurité des véhicules lourds](#). BNQ.

<sup>26</sup> Transport for London. [Direct Vision Standard and HGV Safety Permit Scheme](#). Greater London Authority.

<sup>27</sup> Avsec, R. (2016, Mars). [Are American fire trucks too big?](#) FireRescue1.

<sup>28</sup> Coste, V. (2019, Septembre). [What is the 'Tetris challenge'? Europe's emergency services photos go viral](#). EuroNews.

<sup>29</sup> Ville de Montréal. [Projet de Plan d'urbanisme et de mobilité : Chapitre 7 – La mise en œuvre](#). Ville de Montréal. p.41



chaussées et ainsi induire des vitesses pratiquées compatibles avec les milieux de vie, il est nécessaire d'inclure au projet de PUM la vision de rapetisser, le plus rapidement possible, le gabarit des véhicules d'urgence.

# Habiter en ville

## 7. Consolidation et densification

### Une densification à échelle humaine

#### 7.1 Prioriser un modèle de densification à échelle humaine basé sur le *plex montréalais*

Le modèle de densification dit du *plex montréalais* est considéré par plusieurs personnes comme un modèle à suivre.<sup>30</sup>

La densité moyenne des quartiers de plex, qui se situe en gros entre 10 000 et 20 000 habitants par kilomètre carré, peut soutenir de nombreux commerces et services de proximité. La population accède ainsi aisément et rapidement à ce dont elle a besoin, souvent en moins de 15 minutes et sans voiture. Cette densité permet aussi de justifier la présence d'un réseau de transport collectif efficace, qui contribue à la réduction des gaz à effet de serre. La proximité du voisinage, qui se côtoie dans des espaces à la fois publics et privés comme les ruelles, participe aussi à la création d'un fort sens de la communauté et d'un sentiment de sécurité.<sup>31</sup>

Pour tous les avantages qu'il présente, prioriser un modèle de densification à échelle humaine basé sur le plex montréalais au sein du projet de PUM permettra d'atteindre les cibles tout en évitant une densification qui ne convient pas au milieu. Permettre la construction d'immeubles de trois étages dans tous les secteurs permettra de densifier les secteurs à faible densité sur la base d'un modèle ayant fait ses preuves. Aussi, selon Jan Gehl, « concrètement, le lien entre la rue et les immeubles élevés se rompt après le quatrième étage ».<sup>32</sup> Limiter la densification très élevée, soit celle de plus de six étages, aux secteurs pertinents, permettra de prévenir que ce lien soit rompu dans de nombreux quartiers. Finalement, une densification basée sur le *plex montréalais* permettra de maintenir une mixité des usages dans la ville, répondant aux objectifs du PUM.

---

<sup>30</sup> Chabot, S. (2022, Mai). [Le plex montréalais pour sauver la planète ?](#) La Presse

<sup>31</sup> Idem (2022, Mai). [Les hauts et les bas du plex](#). La Presse

<sup>32</sup> Gehl, J. (2012). *Pour des villes à échelle humaine*. Écosociété. p.53

## 8. Localisation des services

### Prioriser la localisation des services

#### 8.1 Ajouter des mesures visant à prioriser la localisation des services à proximité des infrastructures de transport collectif existantes, en voie de construction ou prévues

Le développement de projets à proximité d'infrastructures de transport collectif existantes, en voie de construction ou prévues, se fait souvent sans réflexion autour de la future localisation de services. Le développement du quartier Griffintown, sans école primaire, fait jaser depuis longtemps pour ce manque de planification.<sup>33</sup> La construction de quartiers, particulièrement à proximité d'infrastructures de transport collectif existantes, en voie de construction ou prévues ne devrait pouvoir se faire sans y planifier des services. Afin d'éviter de répéter les erreurs du passé et de répondre aux objectifs identifiés par le projet de PUM, il faut ajouter des mesures visant à prioriser la localisation des services à proximité des infrastructures de transport collectif.

### Assurer la participation sociale, citoyenne et démocratique

#### 8.2 Ajouter des mesures visant à assurer un accès à certains services favorisant la participation citoyenne ayant une affluence moyenne et faible

Assurer un accès aux services ayant une forte affluence est important. Toutefois, il ne faut pas négliger d'assurer un accès à des services, particulièrement ceux favorisant la participation citoyenne, démocratique et sociale de la population. Des lieux comme les mairies d'arrondissement, les centres communautaires, les centres d'action bénévole, etc., peuvent présenter une affluence moyenne ou faible, mais méritent une attention particulière considérant leur impact pour assurer une participation citoyenne pleine et entière. Par exemple, la mairie de l'arrondissement de Montréal-Nord est située à proximité d'une seule ligne d'autobus, à faible fréquence, qui traverse le quartier d'est en ouest. La seule autre ligne de bus à proximité, sur le boulevard Pie-IX, ne permet pas de se déplacer adéquatement dans l'arrondissement, ce qui signifie inévitablement des transferts pour quiconque souhaite se rendre à la mairie en transport collectif. Une desserte adéquate de ces pôles de moyenne ou faible affluence facilitera la participation citoyenne. Il faut donc ajouter des mesures visant à assurer un accès à certains services ayant une affluence moyenne et faible et prévoir un mécanisme pour s'assurer que ces mesures soient aussi incluses dans les PLUM.

---

<sup>33</sup> Provost, A.-M. (2023, Septembre). [L'école primaire de Griffintown se fait toujours attendre](#). Le Devoir.

## Services de proximité et pôles d'emploi accessibles

### 8.3 Ajouter une stratégie de maintien d'un parc locatif commercial abordable et accessible, particulièrement dans les secteurs densifiés

Afin de favoriser un transfert modal vers des modes de transports actifs, il est nécessaire que la population ait accès à des commerces de proximité. Depuis plusieurs années, les loyers commerciaux ne cessent d'augmenter, faute de protections similaires à celles attribuées aux loyers résidentiels. Ces augmentations qui dépassent largement l'inflation forcent des commerces locaux à quitter pour être remplacés par des chaînes.<sup>34</sup> Ces dernières n'offrent souvent pas la variété ou l'offre nécessaire au sein d'un quartier pour favoriser des déplacements à pied efficaces. Le projet de PUM identifie, en partie, le problème, notamment à l'objectif 4.3, mais n'identifie pas le problème du contrôle des prix des loyers. Aussi, plusieurs mesures prévues ne s'appliquent qu'au territoire de la Ville de Montréal. Pour certains types de commerces, l'attrait de s'établir à l'extérieur du territoire est très grand, notamment en raison du nombre important d'espaces commerciaux. Entre 2003 et 2009, il s'est construit pour 4 217 300pi<sup>2</sup> de superficie locative brute sur la couronne sud, 1 575 300pi<sup>2</sup> à Laval et 1 612 500pi<sup>2</sup> sur la couronne nord contre 528 700pi<sup>2</sup> à Montréal.<sup>35</sup> Afin de maintenir une offre variée qui répond aux réalités et aux besoins d'un milieu de vie, il est impératif que la Ville de Montréal, par son projet de PUM, se dote d'une stratégie de maintien d'un parc locatif commercial abordable et accessible, particulièrement dans les secteurs densifiés.

### 8.4 Ajouter une stratégie de localisation de pôles commerciaux, industriels et de bureaux à distance de marche de secteurs densifiés et des services structurants de transport collectif

Le projet de PUM prévoit certaines mesures particulières visant à renforcer la vitalité des artères et noyaux commerciaux de proximité. Notamment, Piétons Québec salue la mesure visant à « limiter l'augmentation des superficies commerciales aux zones commerciales établies et aux secteurs d'intensification urbaine élevée, notamment via le contingentement des usages, sauf dans les cas : de l'établissement de commerces d'alimentation ou de marchés publics dans les secteurs où ces types de commerce et d'installations sont faiblement accessibles en 15 minutes à pied (Carte 2-15 – Secteurs ayant un faible niveau d'accessibilité aux commerces d'alimentation en 15 minutes à pied) ». <sup>36</sup> Toutefois, les commerces d'alimentation ne sont pas que les seuls services qui doivent être accessibles autrement qu'en voiture. Bien que le PUM prévoit aussi « encourager les entreprises et les organisations du secteur des services à se localiser dans les secteurs d'intensification intermédiaire et élevée disposant d'une desserte efficace par des modes de transport durable [...] », <sup>37</sup> ce n'est pas suffisant. Piétons Québec est d'avis que le PUM doit être plus ambitieux et prévoir une stratégie de localisation de pôles commerciaux, industriels et de bureaux à distance de marche de secteurs densifiés et des services structurants de transport collectif.

---

<sup>34</sup> Léouzon, R. (2024, Mars). [Verdun, le nouveau Plateau?](#) Le Devoir.

<sup>35</sup> Altus Géocom. (2009, Novembre). [Évolution récente du secteur du commerce de détail et analyse prospective : Rapport final](#). Communauté métropolitaine de Montréal. p.14

<sup>36</sup> Ville de Montréal. [Projet de Plan d'urbanisme et de mobilité : Chapitre 7 – La mise en œuvre](#). Ville de Montréal. p.37

<sup>37</sup> Idem. p.40

## 9. Espaces verts

### Verdir les cheminements piétons

#### 9.1 Prévoir des cibles de canopée et des mesures proactives visant sa maximisation

Au sein du projet de PUM, quelques mesures sont inscrites afin de maximiser la canopée. Toutefois, ses mesures ne sont pas assujetties à des cibles au sein du projet de PUM. Prévoir des cibles de canopée est important, notamment pour lutter contre les îlots de chaleur, mais aussi pour favoriser un cheminement piéton confortable pour des personnes vulnérables aux chaleurs extrêmes. Les personnes âgées sont particulièrement vulnérables à la chaleur et l'absence d'ombre s'avère un obstacle à leurs déplacements. Également, plusieurs des mesures dans le projet de PUM qui concernent la canopée ne permettent pas une proactivité. Les mesures inscrites concernent principalement les nouveaux projets ou les modifications au cadre bâti existant. L'absence de mesures proactives visant une planification de la canopée ne permettra pas d'atteindre les cibles ambitieuses de verdissement prévues au PUM.

### Un accès équitable à la nature

#### 9.2 Ajouter des mesures assurant l'accès aux espaces verts selon des facteurs de vulnérabilité et dans une perspective d'équité territoriale

Piétons Québec salue la mesure prévue au PUM de « réaliser des interventions visant à faciliter l'accès aux espaces verts et aux cours d'eau intérieurs présents dans les secteurs à caractère industriel ainsi qu'à les mettre en valeur ». <sup>38</sup> À l'image de cette proposition, ajouter des mesures assurant l'accès aux espaces verts selon des facteurs de vulnérabilité et dans une perspective d'équité territoriale permettra d'atteindre les objectifs du projet de PUM. Le projet de PUM identifie déjà des secteurs prioritaires pour la plantation d'arbres et identifie déjà les secteurs pauvres en verdissement. Les mesures proposées participeront à faciliter cette priorisation et assurer une meilleure équité territoriale.

---

<sup>38</sup> Ville de Montréal. [Projet de Plan d'urbanisme et de mobilité : Chapitre 7 – La mise en œuvre](#). Ville de Montréal. p.36

## Bibliographie

- Altus Géocom. (2009, Novembre). [Évolution récente du secteur du commerce de détail et analyse prospective : Rapport final](#). Communauté métropolitaine de Montréal.
- Avsec, R. (2016, Mars). [Are American fire trucks too big?](#) FireRescue1.
- Blais, A. (2020, Août). [De plus en plus lourds et de moins en moins économiques](#). Agence QMI-TVA.
- Bureau de normalisation du Québec. [Sécurité des véhicules lourds](#). BNQ.
- Chabot, S. (2022, Mai). [Le plex montréalais pour sauver la planète ?](#) La Presse
- Chabot, S. (2022, Mai). [Les hauts et les bas du plex](#). La Presse
- Communauté métropolitaine de Montréal. (2020, Décembre). [Le parc de véhicules de promenade continue de croître dans le Grand Montréal](#). CMM.
- Coste, V. (2019, Septembre). [What is the 'Tetris challenge'? Europe's emergency services photos go viral](#). EuroNews.
- Gehl, J. (2012). *Pour des villes à échelle humaine*. Écosociété. p.53
- Insurance Institute for Highway Safety et Highway Loss Data Institute. (2020, Juin). [New study suggests today's SUVs are more lethal to pedestrians than cars](#). IIHS-HLDI
- Léouzon, R. (2024, Mars). [Verdun, le nouveau Plateau?](#) Le Devoir.
- Lesiack, K. et Tancrede, X. (2021, Juin). [Découvrir l'approche vision zéro en sécurité routière](#). Piétons Québec.
- McEvoy, J. (2024, Janvier). [Les ventes de véhicules neufs ont bondi en 2023 malgré des prix plus élevés que jamais](#). Agence QMI-Journal de Montréal.
- Montréal en statistiques. (2018, Novembre). [Coup d'œil sur les véhicules en circulation : Agglomération de Montréal](#). Ville de Montréal.
- Piétons Québec. (2024, Juin). [Pourquoi la popularité des camions légers est-elle un enjeu de sécurité routière?](#) Piétons Québec.
- Provost, A.-M. (2023, Septembre). [L'école primaire de Griffintown se fait toujours attendre](#). Le Devoir.
- Transport for London. [Direct Vision Standard and HGV Safety Permit Scheme](#). Greater London Authority.
- Ville de Montréal, Direction des transports. (2017, Septembre). [Guide d'aménagement durable des rues de Montréal – Fascicule 5 : Aménagements piétons universellement accessibles](#). Ville de Montréal.
- Ville de Montréal. (2021, Juin). [Projet de ville](#). Ville de Montréal.
- Ville de Montréal. (2022, Septembre). [Plan d'action Vision zéro décès et blessés graves 2022-2024](#). Ville de Montréal.

Ville de Montréal. [Projet de Plan d'urbanisme et de mobilité : Annexe 1 – Les cibles du PUM](#). Ville de Montréal.

Ville de Montréal. [Projet de plan d'urbanisme et de mobilité : Chapitre 1 – La vision](#). Ville de Montréal.

Ville de Montréal. [Projet de Plan d'urbanisme et de mobilité : Chapitre 6 – Le document complémentaire](#).  
Ville de Montréal.

Ville de Montréal. [Projet de Plan d'urbanisme et de mobilité : Chapitre 7 – La mise en œuvre](#). Ville de Montréal.

Vitrine statistique sur l'égalité entre les femmes et les hommes au Québec. [Personnes ayant une incapacité](#). Gouvernement du Québec.

présenté par:

# PIÉTONS QUÉBEC

[pietons.quebec](http://pietons.quebec)  
[info@pietons.quebec](mailto:info@pietons.quebec)



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