

Titre de la réunion :	Groupe de travail - Plan d'urgence climatique et sa consultation publique	Membres (✓ cocher si présents)			
Projet :	Plan d'urgence climatique	Caroline Braun, Conseillère d'arrondissement	✓	Jean-Christophe Mortreux	
Responsable de la réunion :	Marie-Claude Leblanc	Marie-Claude Leblanc, DA	✓	Josée Turcot	✓
Date de la réunion :	2 août 2022	Maude Héroux, Conseillère en planification		Laura Di Lorio	✓
Lieu :	Hybride	Yann Vergriete, Agent de recherche	✓	Morgan Szymaniak	
Heure début / fin :	12 h 00 à 13 h 30	Antoine Marceau Poirier	✓	Naftali Y. Gandl	✓
Compte-rendu rédigé par :	Justine Kandolo	Éric-Pascal Ciaburro		Véronique Geoffrion	
Date du compte-rendu :	17 octobre 2022	Françoise Hamel-Burrage		Vincent Moret	
		Geneviève Ferdais	✓	Yves Gauthier	
		Geneviève Beaudoin-Lebeuf		Yves Plourde	✓
		Isabelle Dubé-Côté	✓		

Ordre du jour

1. Accueil
2. Révision de la proposition d'ordre du jour
3. Retour sur les sondages GES et verdissement
4. Discussion sur le thème de la mobilité durable
 - Information
 - Discussion
5. Prochaine rencontre

Sujets discutés

N°	Sujets	Description
1.	Accueil	<ul style="list-style-type: none"> ● Accueil des invités.
2.	Révision de la proposition d'ordre du jour	<ul style="list-style-type: none"> ● Adoption de l'ordre du jour.
3.	Sondage	<ul style="list-style-type: none"> ● Les réponses au sondage GES des résidences sont dans le PDF de la rencontre du 19 juillet 2022. ● Le sondage sur les aspects moins consensuels du verdissement est prêt. Aspects explorés <ul style="list-style-type: none"> ○ Collaborations à mettre en place ○ Éléments financiers à mettre en place ○ Informer et accompagner les citoyens ○ Réglementer pour renforcer le verdissement ○ Entretien et réaménagement.
4.	Discussion sur le thème de la mobilité durable	<p>Information</p> <ul style="list-style-type: none"> ● Retour sur le passé / État de la situation <ul style="list-style-type: none"> ○ Bilan des collisions ○ Scénarios de collision <ul style="list-style-type: none"> ■ Intersections problématiques et types de collisions (emportierage) ● Mobilité durable / Définition <ul style="list-style-type: none"> ○ Vision Montréal 2030 ○ Comment opérationnaliser la mobilité durable à Outremont? ● Plan Directeur de mobilité durable et sécuritaire <ul style="list-style-type: none"> ○ Lors de l'élaboration d'un projet ○ Ensuite plusieurs autres enjeux sont soulevés ● Nouveau plan de stationnement et financement des actions climatiques <ul style="list-style-type: none"> ○ Réflexion en cours... <ul style="list-style-type: none"> ■ Rétablissement des anciens secteurs SRRR ■ Vignettes de stationnement mixte (zone 1 et anciennes zones SRRR) ■ Priorisation des résident.e.s

- Consultation par tronçon de rue
- Favoriser la mobilité active
- Éco-fiscalité

Discussion

- Quelques questions qui nous intéressent
 - Comment faire accepter les pistes cyclables?
 - Quels types de pistes cyclables (rapide ou familial) ?
 - Quels tracés privilégier ?
 - Peut-on instaurer des sens uniques presque partout ?
 - Comment le faire accepter aux résidents ?
 - Peut-on créer une zone 20 km/h au cœur d'Outremont ?
 - Comment gérer la circulation de transit ?
 - Comment favoriser l'électrification des transports ?
 - Stationnements sécurisés pour les vélos électriques?
 - Installer des bornes de recharge dans les sites municipaux?
 - Électrifier des places en rue ?
 - Comment gérer les autobus scolaires ?
 - Comment financer nos actions ?
- Commentaires de l'assistance
 - Comment faire accepter les pistes cyclables?
 - Pour contrer la résistance, il faudra des gestes concrets pour amener à l'adhésion! (p. ex. journée de lancement des pistes cyclables, faire des espaces de vie en rue, garder les liens avec les commerces locaux pour obtenir du financement, journée sans auto, zones sans auto à certains moments, zone 20 km/h en projets pilotes).
 - Toutes ces actions sont rapides et réversibles.
 - Faire appel au politique pour faciliter la transition.
 - Chercher de nouvelles sources de financement.
 - Peut-on instaurer des sens uniques presque partout ?
 - Les sens uniques sont importants pour récupérer de l'espace pour les pistes cyclables, pour mettre plus de verdissage, sécuriser les rues, créer des mini placettes et gérer l'eau de pluie, etc.

- L'arrondissement d'Outremont devrait préciser les rues visées, et ce même si l'ensemble du territoire est sujet à changement. La première phase est le diagnostic, la collecte de données, puis le réaménagement des rues.
- Contribuer l'acceptabilité des sens uniques dans la population?
- Donner le choix à la population par le biais de sondage en utilisant les services d'une firme externe, tout en demandant les raisons de refus des réfractaires.
- Les sens uniques sont une excellente façon de diminuer les accidents de 90 %. Les rues deviennent alors un milieu de vie. On peut notamment noter la diminution de la pollution atmosphérique locale tout en ayant un impact favorable sur la santé (asthme, maladies respiratoires et cardiaques).
- Faire la promotion des informations associées à la santé.
- Peut-on créer une zone 20 km/h au cœur d'Outremont?
 - Aménager des zones de 20 km/h afin que les rues deviennent des milieux de vie, ce qui permet une adhésion.
 - Utiliser les rues tranquilles d'Outremont en vélo est valorisé et peut être bénéfique par rapport à des pistes pour le transit rapide.
- Comment gérer la circulation de transit?
 - Selon les données de 2015, Outremont est un lieu de transit pour les voitures. Notre proximité du centre favorise cette situation. Comment diminuer cela. Circulation, sécurité, bruit, pollution, etc. S'inspirer du Plateau, rendre le passage par Outremont plus long. Donc calcul coût-bénéfice. On a besoin d'une stratégie globale pour ne pas repousser les problèmes d'une rue sur l'autre.
 - Outremont est une zone de transit dû à sa position géographique stratégique. Il faut intervenir pour que moins d'automobilistes passent par Outremont et pour prioriser les résidents.
 - Agir par projet vs globalement – une intervention sur une rue, peut engendrer des répercussions sur plusieurs rues s'il n'y a pas de vision globale)
 - Il faut rendre le passage par l'arrondissement plus long, pour que ce ne soit plus un raccourci
- Comment favoriser l'électrification des transports?
 - L'arrondissement devrait-il investir pour installer des bornes sur rue ou hors rue?
 - Il faudrait des données avant de commenter. Sait-on s'il y a des moments avec trop de demandes ou si ce n'est pas encore assez utilisé. Combien de personnes ont des bornes chez eux? Les bornes sont-elles pour les gens qui viennent dans l'arrondissement? Les gens qui vivent dans des triplex n'ont pas d'espace pour des bornes individuelles. Beaucoup de gens ont accès à un garage. Les gens en appartement n'ont pas la possibilité de recharger.
 - Certains nouveaux immeubles se construisent dans Outremont et une obligation de 50% de places électriques et stationnement à vélo serait intéressant?

		<ul style="list-style-type: none"> ■ Il n'est pas mauvais d'encourager les gens à garder leurs voitures plus longtemps que la changer pour une voiture électrique. ■ Le changement règlementaire pour le nouvel Outremont peut servir, car il est rapide et efficace. Peut-on aussi exiger de l'électrification sur rue? ■ Toute nouvelle place de stationnement devrait-elle venir avec une prise, car toute nouvelle voiture sera électrique? ■ S'il y a des places de stationnement sur rue, il devrait y avoir des places de recharge. Il devrait y avoir des subventions fédérales ou provinciales pour les créer. ■ La disponibilité des chargeurs sera toujours un enjeu. ■ La question est liée à notre capital limité et où l'investir? ■ Pourrait-on demander à Hydro-Québec de mettre des bornes dans les rues? ■ L'arrondissement a un stationnement au CCI à refaire, pourrait-on intervenir afin d'avoir des bornes électriques? ■ Attention, avant de placer des bornes, il faut décider l'aménagement général de la rue (p. ex. la rue Bernard piétonne comprend des places pour la recharge qui sont donc inutilisables l'été). Et ne pas oublier, les revenus des bornes ne sont pas disponibles pour l'arrondissement. ■ Outremont paye pour l'électricité, mais les revenus sont livrés à la ville centre. ■ Pourrait-on avoir une redevance associée, car actuellement on ne peut pas amortir ces investissements? ○ Comment gérer les autobus scolaires? <ul style="list-style-type: none"> ■ Pour les autobus scolaires, il y a du bruit associé, car ils sont nombreux. Peut-on demander à ce qu'ils soient électriques? ■ Cela n'est pas une juridiction d'arrondissement. ■ Est-ce que cela vaut la peine d'aller voir les écoles et de les sensibiliser? ■ Est-ce que cela vaut la peine de s'associer à des fondations pour des subventions ou est-ce que l'arrondissement devrait subventionner?
5.	Prochaine rencontre	<p>Thème proposé</p> <ul style="list-style-type: none"> ● Gestion des matières résiduelles <p>Horaire proposé</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 16 août de 18 h 30 à 20 h 00 <p>Lieu proposé</p> <ul style="list-style-type: none"> ● Mode hybride avec la salle du conseil de la mairie d'arrondissement

Annexe : Présentation visuelle de la rencontre



Ordre du jour

- Accueil (5 min)
- Révision de la proposition d'ordre du jour (2 min)
- Retour sur les sondages GES et verdissement (5 min)
- **Thème de la mobilité durable**
 - Information (20 min)
 - Discussion (45 min)
- Prochaine rencontre (3 min)



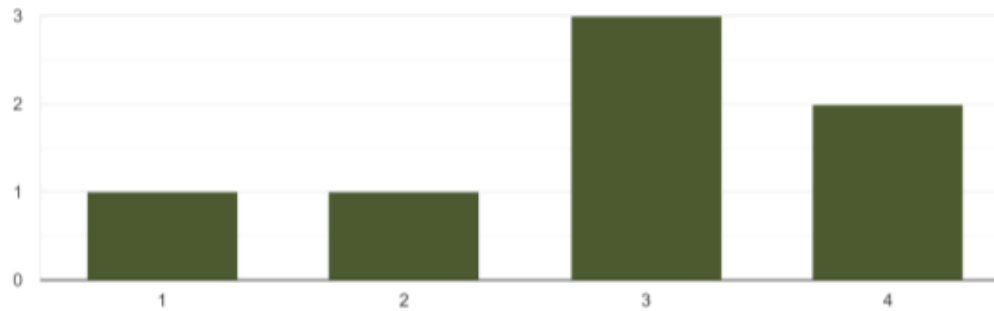
Retour sur les sondages

Retour sur les sondages GES et verdissement

Les résultats sont dans le [PDF de la rencontre du 19 juillet](#)

N'offrir aucune subvention directe aux citoyens pour le remplacement des systèmes de chauffage au mazout et au gaz.

7 réponses



Un sondage est prêt pour donner votre opinion sur les aspects moins consensuels du verdissement :

- [Remplissez-le](#) dès que possible !





Information

Sujets abordés

1. Retour sur le passé / État de la situation
2. Mobilité durable / Définition
3. Plan Directeur de mobilité durable et sécuritaire
4. Nouveau plan de stationnement et financement des actions climatiques

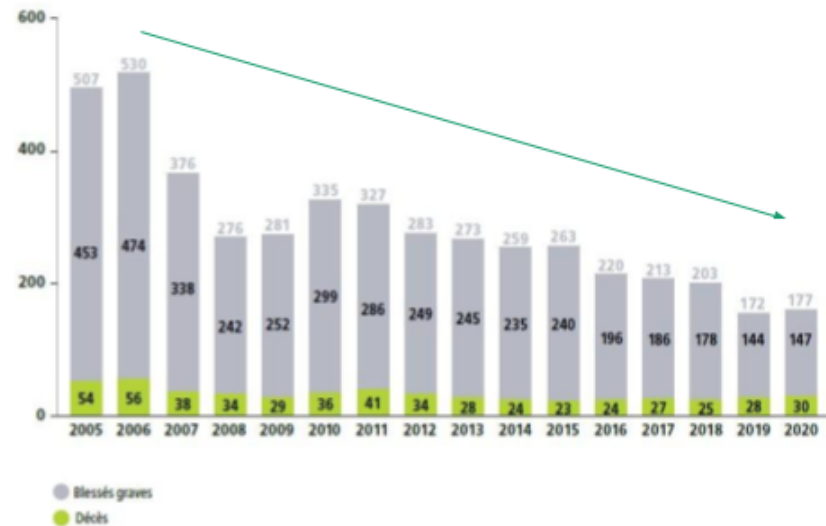


1. Retour sur le passé / État de la situation

Bilan des collisions

Diagnostic

- Depuis le Plan de transport 2008
 - Amélioration dans la dernière décennie
 - Stagnation des données depuis 2014
- Plan d'action vision zéro (2019)
 - Création de la Division sécurité et aménagement durable à la Direction de la mobilité.



1. Retour sur le passé / État de la situation

Scénarios de collision

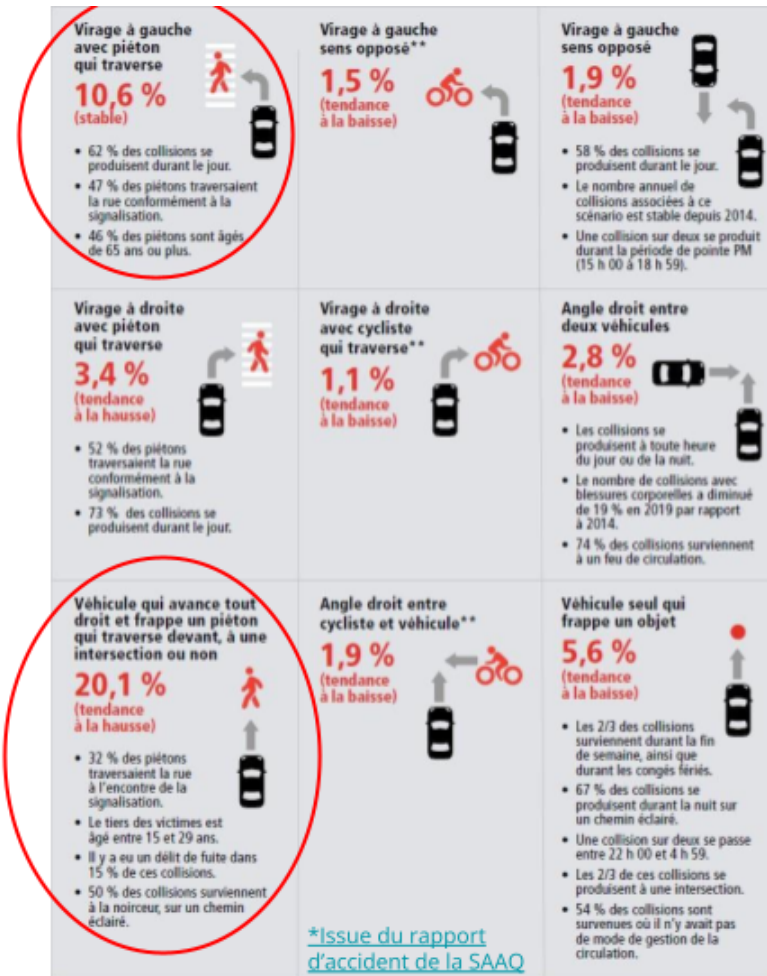
Donnée 2014-2018

Types de collisions prioritaires

Localisation :

- 77 % aux intersections
- 23 % hors intersection

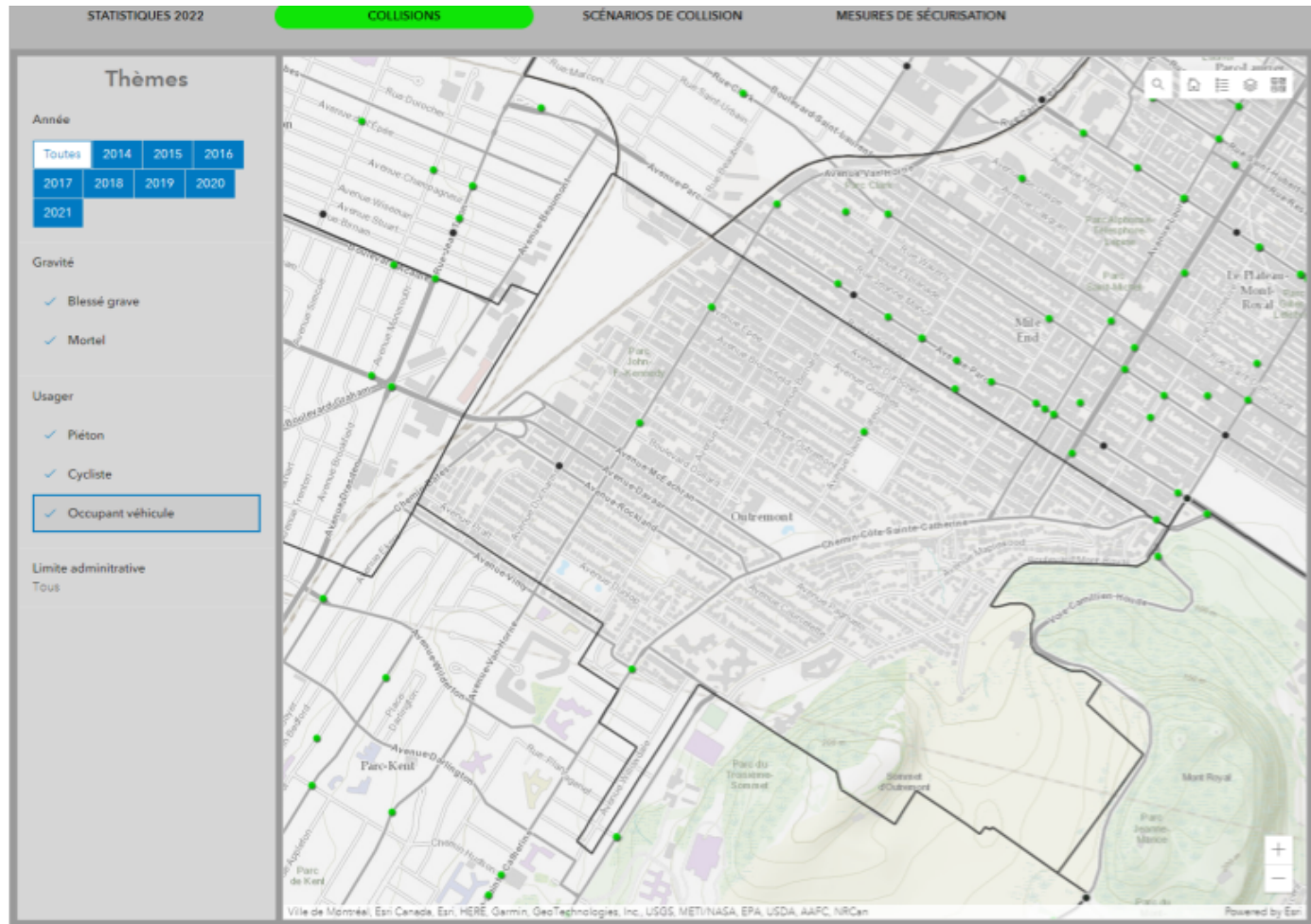
Ces données démontrent l'urgence d'agir et l'importance d'impliquer l'ensemble de la collectivité.



1. Retour sur le passé /
État de la situation

Arr. Outremont

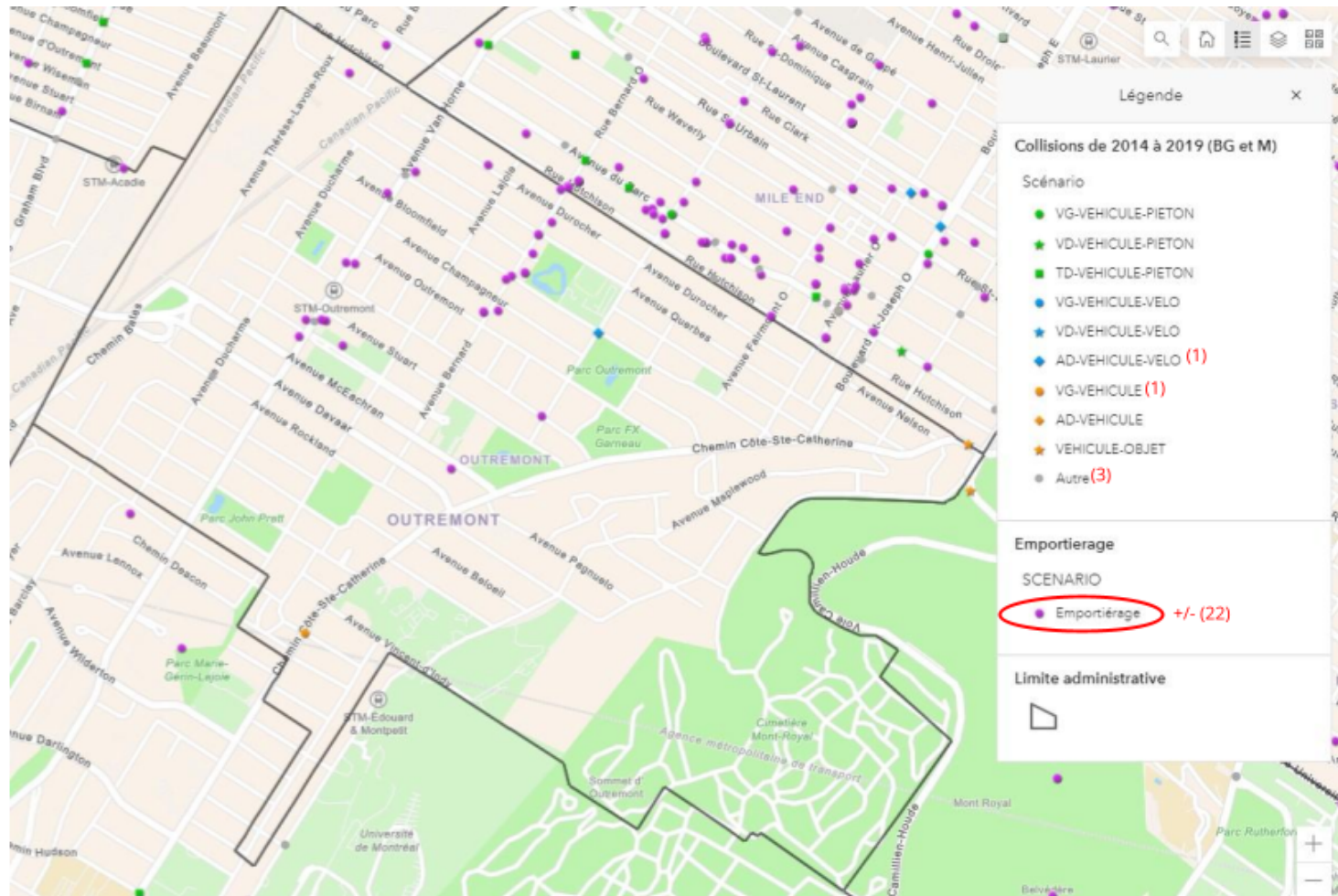
Diagnostic
collisions
2014-2021



1. Retour sur le passé /
 État de la situation

Arr. Outremont

Diagnostic
 collisions
 2014-2019



2. Mobilité durable / Définition

Mobilité DURABLE

Vision Montréal 2030 (accélération de la transition écologique)

- Accroître et diversifier l'offre de transport en fournissant des options de mobilité durable (active, partagée, collective et sobre en carbone) intégrées, abordables et accessibles pour toutes et tous.

Comment opérationnaliser la mobilité durable à Outremont ?

- Plan Directeur de mobilité durable et sécuritaire



3. Plan Directeur de mobilité durable et sécuritaire

Plan directeur de mobilité **durable** et sécuritaire

Lors de l'élaboration d'un projet :

- Pouvons-nous verdir davantage ?
- Avez-vous réfléchi à la place du vélo ?
- Pouvons-nous réduire l'espace dédié à la voiture ?
- Est-ce que les critères d'accessibilité universelle sont rencontrés ?
- Comment sécuriser les déplacements aux intersections ?
- Comment répondre à la forte demande d'électrification de la rue ?
- Réfléchir à la place du piéton ?
- Réfléchir à la cohabitation entre les 4 modes de transports ?

Ensuite plusieurs autres enjeux sont soulevés :

- L'achalandage véhiculaire en zone résidentielle (transit);
- La largeur restreinte du domaine public;
- Le stationnement;
- La vitesse;
- La sécurisation des déplacements près des parcs et écoles;
- La sécurité de nos piétons aux abords de lieux achalandés.

Répondre à toutes ces questions par projet

Consolider ces analyses dans un PDMDS

4. Nouveau plan de stationnement et financement des actions climatiques

Réflexion sur le stationnement à Outremont



Figure 13 Carte globale Outremont – zoom (source : Ville de Montréal, traitement Polytechnique Montréal, mars 2020)



Réflexion sur le stationnement à Outremont

- Rétablissement des anciens secteurs SRRR
- Vignettes de stationnement mixte (zone 1 et ancienne zone SRRR)
- Priorisation des résident.e.s
- Consultation par tronçon
- Favoriser la mobilité active
- Éco-fiscalité

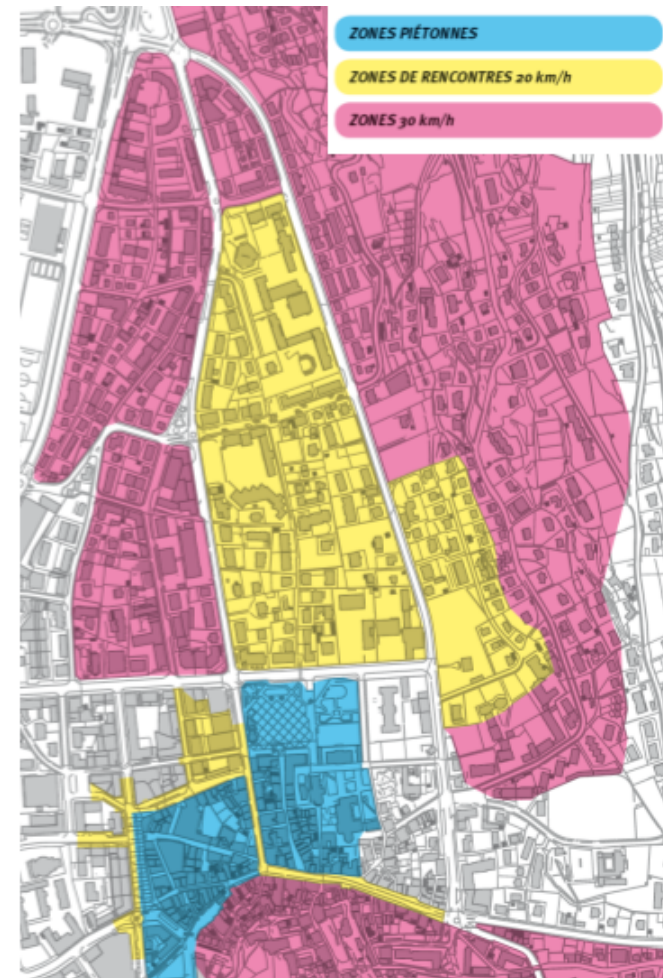




Discussion

Quelques questions qui nous intéressent :

- Comment faire accepter les pistes cyclables?
 - Quels types de pistes cyclables (rapide ou familial) ?
 - Quels tracés privilégier ?
- Peut-on instaurer des sens uniques presque partout ?
 - Comment le faire accepter aux résidents ?
- Peut-on créer une zone 20 km/h au cœur d'Outremont ?
- Comment gérer la circulation de transit ?
- Comment favoriser l'électrification des transports ?
 - Stationnements sécurisés pour les vélos électriques?
 - Installer des bornes de recharge dans les sites municipaux?
 - Électrifier des places en rue ?
- Comment gérer les autobus scolaires ?
- Comment financer nos actions ?



Discussion

Vos suggestions

- [Lien vers Jamboard](#)
- ...



Prochaine rencontre



Prochaine rencontre



Thème proposé

- Gestion des matières résiduelles

Horaire proposé

- 16 août de 18 h 30 à 20 h 00

Lieu proposé

- Mode hybride entre la salle du conseil de la mairie d'arrondissement et Google Meets



Discussion

Quelques pistes à explorer ?

- rendre le stationnement écoresponsable :
 - revitaliser les stationnements municipaux
 - déminéraliser les stationnements des citoyens
- Mutualiser les transports :
 - intensifier Communauto (stationnements publics ou en rues)
 - valoriser Turo et d'autres voies d'autopartage
- Électrification des transports :
 - prévoir de la place pour les vélos électriques (stationnement sécurisés et pistes cyclables)
 - installer des bornes de recharge dans les sites municipaux
 - électrifier des places en rues
- Soutenir Bixi :
 - installer des bornes de recharge en parcs et en rues



Mobilité DURABLE

Définition 1

La mobilité représente la capacité et le potentiel des personnes et des biens à se déplacer ou à être transportés. Elle constitue le fondement des échanges sociaux, économiques et culturels des individus, des entreprises et des sociétés.

Pour être **durable**, la mobilité doit être efficace, sécuritaire, pérenne, équitable, intégrée au milieu et compatible avec la santé humaine et les écosystèmes. La mobilité durable limite la consommation d'espace et de ressources, donne et facilite l'accès, favorise le dynamisme économique, est socialement responsable et respecte l'intégrité de l'environnement.

Mobilité DURABLE

Définition 2

La mobilité **durable** réfère à la mise en place d'une politique globale des déplacements qui applique les composantes du développement durable aux transports. Elle repose donc sur un système de transport :

- qui permet aux individus de satisfaire leurs principaux besoins d'accès d'une manière équitable, sécuritaire et compatible avec la santé;
- dont le coût est raisonnable, qui fonctionne efficacement, qui offre un choix de moyens de transport et qui appuie une économie dynamique;
- qui minimise la consommation d'espace et de ressources, qui s'intègre au milieu et qui réduit les émissions de gaz à effet de serre ainsi que les déchets.

2. Mobilité durable / Définition

Mobilité DURABLE

Ce concept fondamental s'inscrit dans la vision Montréal 2030 comme l'une des priorités afin d'opérer l'une des quatre orientations, soit l'accélération de la transition écologique.

- Accroître et diversifier l'offre de transport en fournissant des options de mobilité **durable** (active, partagée, collective et sobre en carbone) intégrées, abordables et accessibles pour toutes et tous.

[L'arrondissement d'Outremont veut opérationnaliser cette mobilité durable. Plusieurs enjeux et problématiques doivent être adressés pour converger vers un territoire sécuritaire et résilient.](#)

C'est pourquoi nous travaillons à l'élaboration :

- **Plan Directeur de mobilité **durable** et sécuritaire**



4. Nouveau plan de stationnement et financement des actions climatiques

Taux d'occupation des places

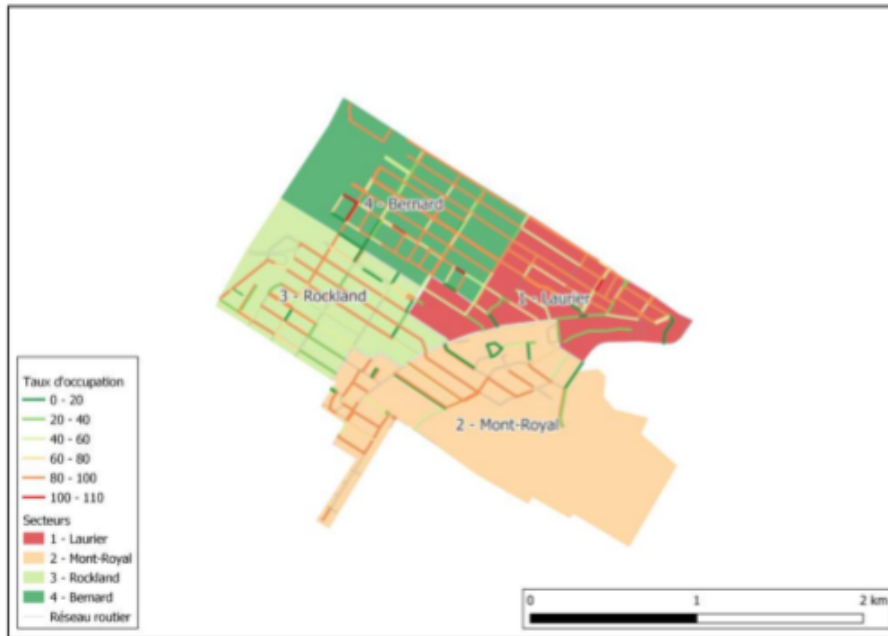
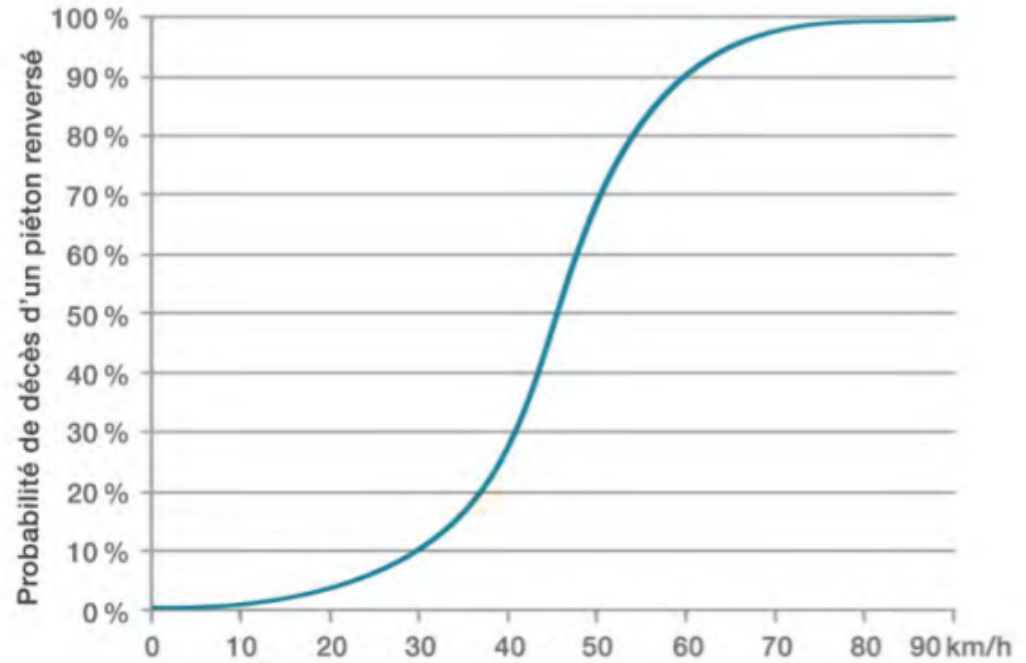


Figure 33 Taux d'occupation dans tous les secteurs (collectes # 1,7,8 et 15) (source : Ville de Montréal, traitement Polytechnique Montréal, mars 2020)





Probabilité de décès d'un piéton renversé selon la vitesse du véhicule

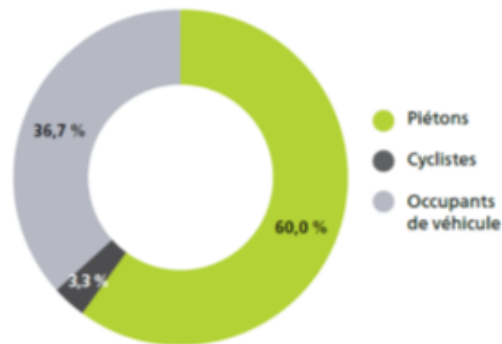


Sur 10 piétons renversés, 3 survivent à 50 km/h, 9 à 30 km/h.

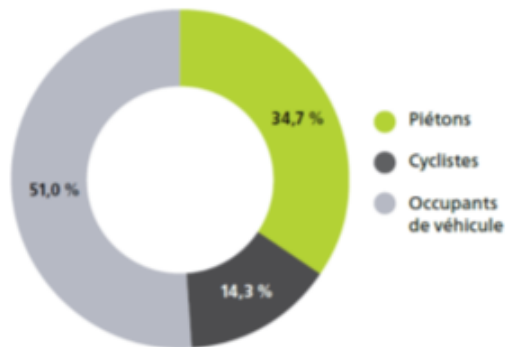
Vitesse du véhicule

Source : adapté du Bureau de prévention des accidents (2003).

Types d'usagers décédés en 2020



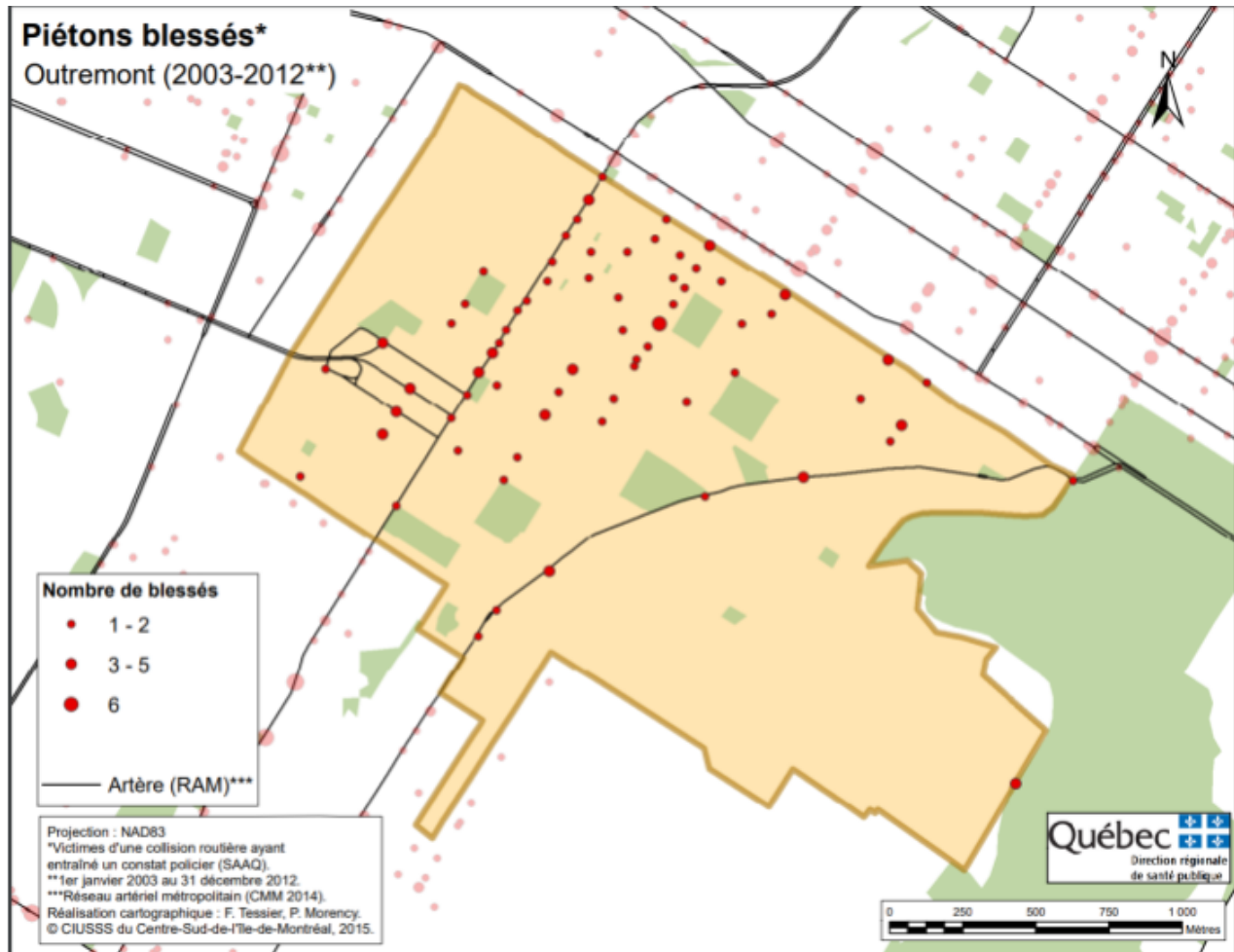
Types d'usagers grièvement blessés en 2020

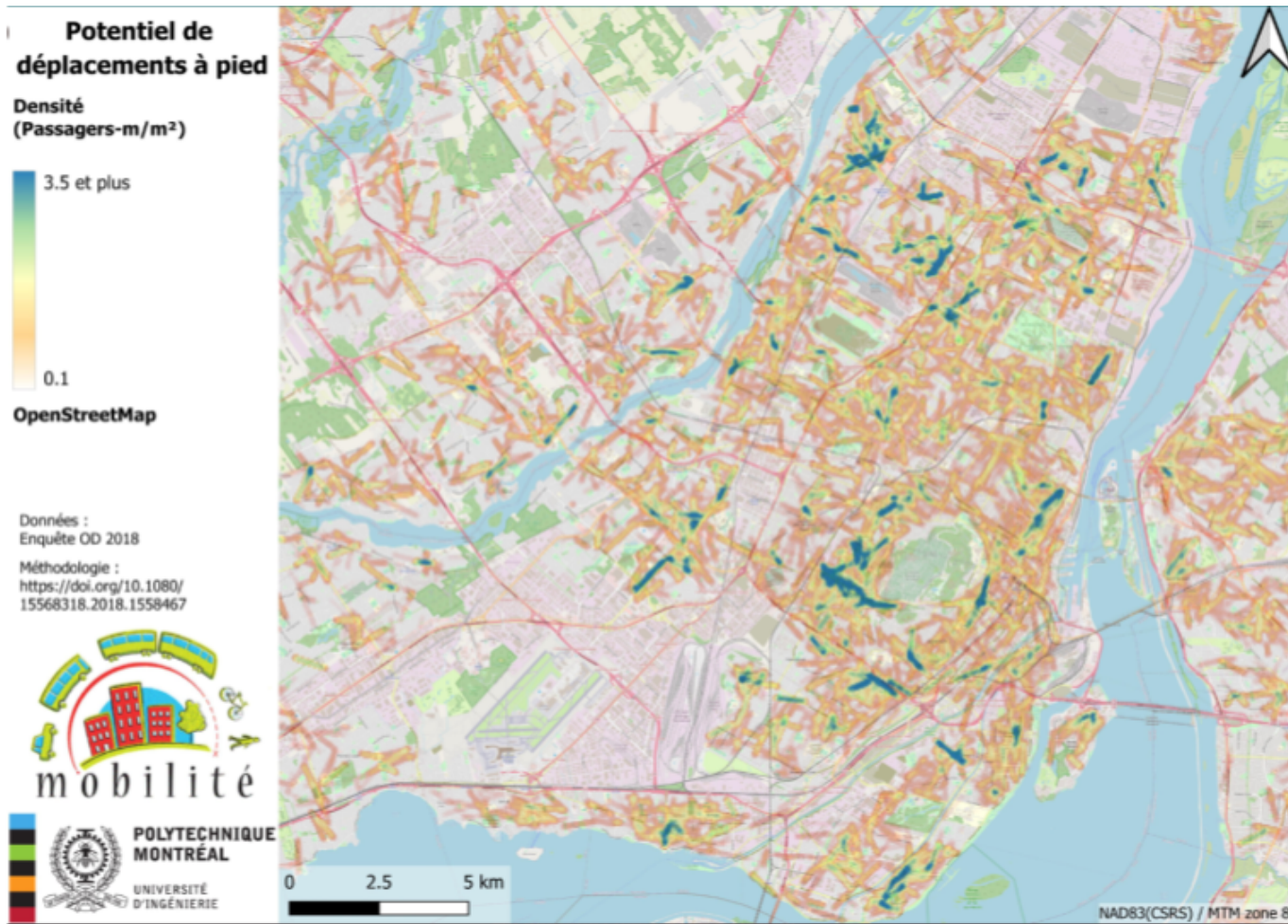


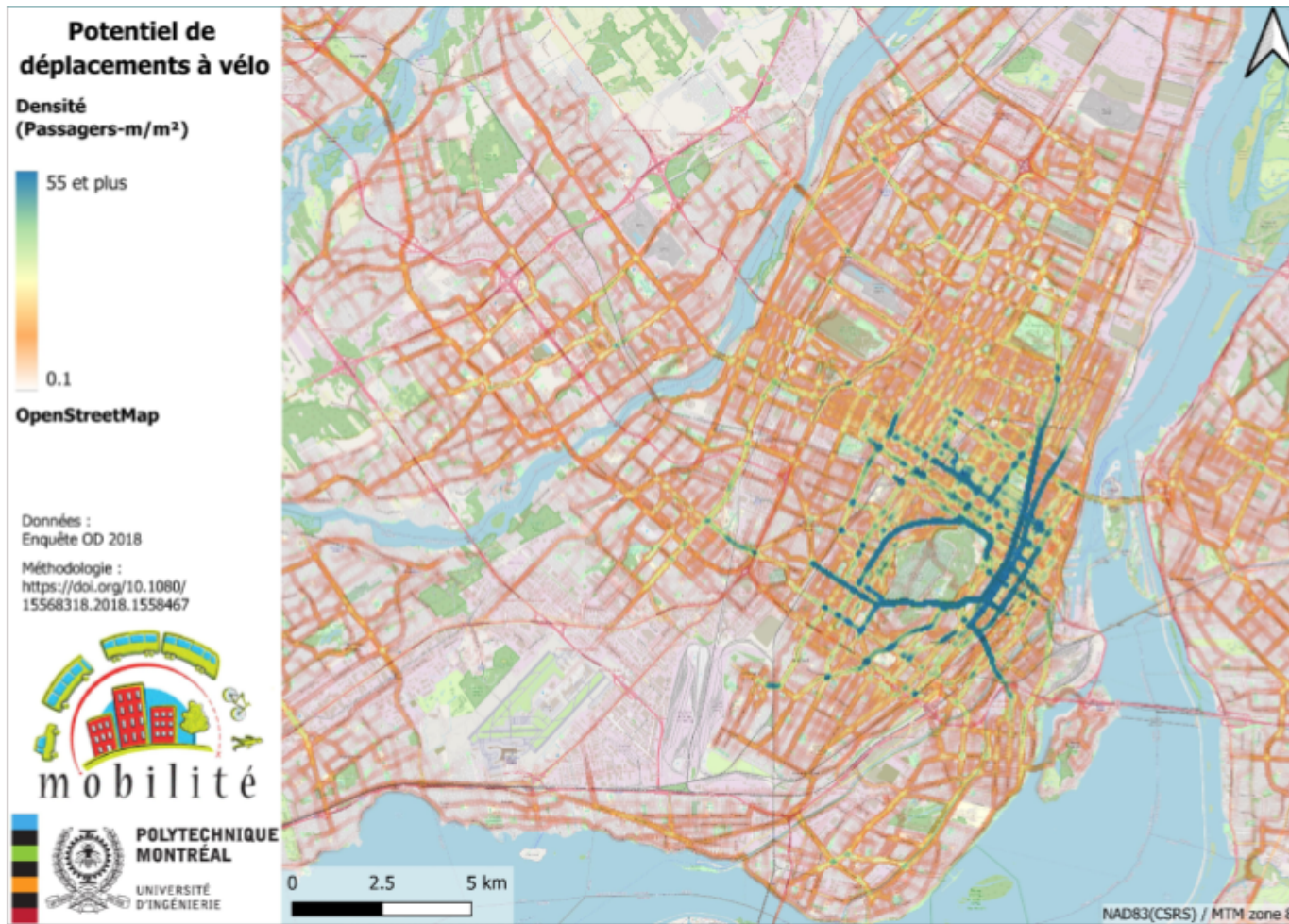
Principaux constats concernant les décès et blessés graves selon le mode de déplacement de la victime de 2011 à 2016³

14 piétons décèdent en moyenne par année	Au moins 2 cyclistes décèdent en moyenne par année	10 occupants de véhicule routier décèdent en moyenne par année
58 % des piétons décédés avaient 65 ans ou plus	Une centaine d'emportières⁴ déclarés au SPVM par année	Plus de 75 % des conducteurs décédés étaient de sexe masculin et âgés de 20 à 24 ans
Scénarios de collision les plus récurrents		
Virage à gauche avec piéton qui traverse 10,6 %	Virage à gauche sens opposé 1,9 %	Virage à gauche sens opposé 3,7 %
Virage à droite avec piéton qui traverse 3 %	Virage à droite avec cycliste qui traverse 2 %	Angle droit entre deux véhicules 3,2 %
Véhicule qui avance tout droit et frappe un piéton qui traverse devant, à une intersection ou non 18,6 %	Angle droit entre cycliste et véhicule ⁵ 3,5 %	Véhicule seul qui frappe un objet 6,8 %
Les chances de survie d'un usager vulnérable sont 3 fois moins élevées lorsqu'un véhicule lourd est impliqué dans la collision.		
Les 5 principales causes des collisions avec décès ou blessés graves (65 %) sont : inattention, passage sur feu rouge, manquement à céder le passage, comportement négligent et facultés affaiblies.		
70 % des collisions avec décès ou blessés graves surviennent sur le réseau artériel.		
Plus de 75 % des collisions avec décès ou blessés graves surviennent aux intersections .		

³ Réseau métropolitain de l'agglomération de Montréal contrôlé par le SPVM.
⁴ Sur la base des rapports d'accidents déclarés au SPVM sans regard à la gravité des blessures.
⁵ Le fait de ce type de collision est maintenant plus répandu que celui du même type de collision impliquant deux véhicules routiers.







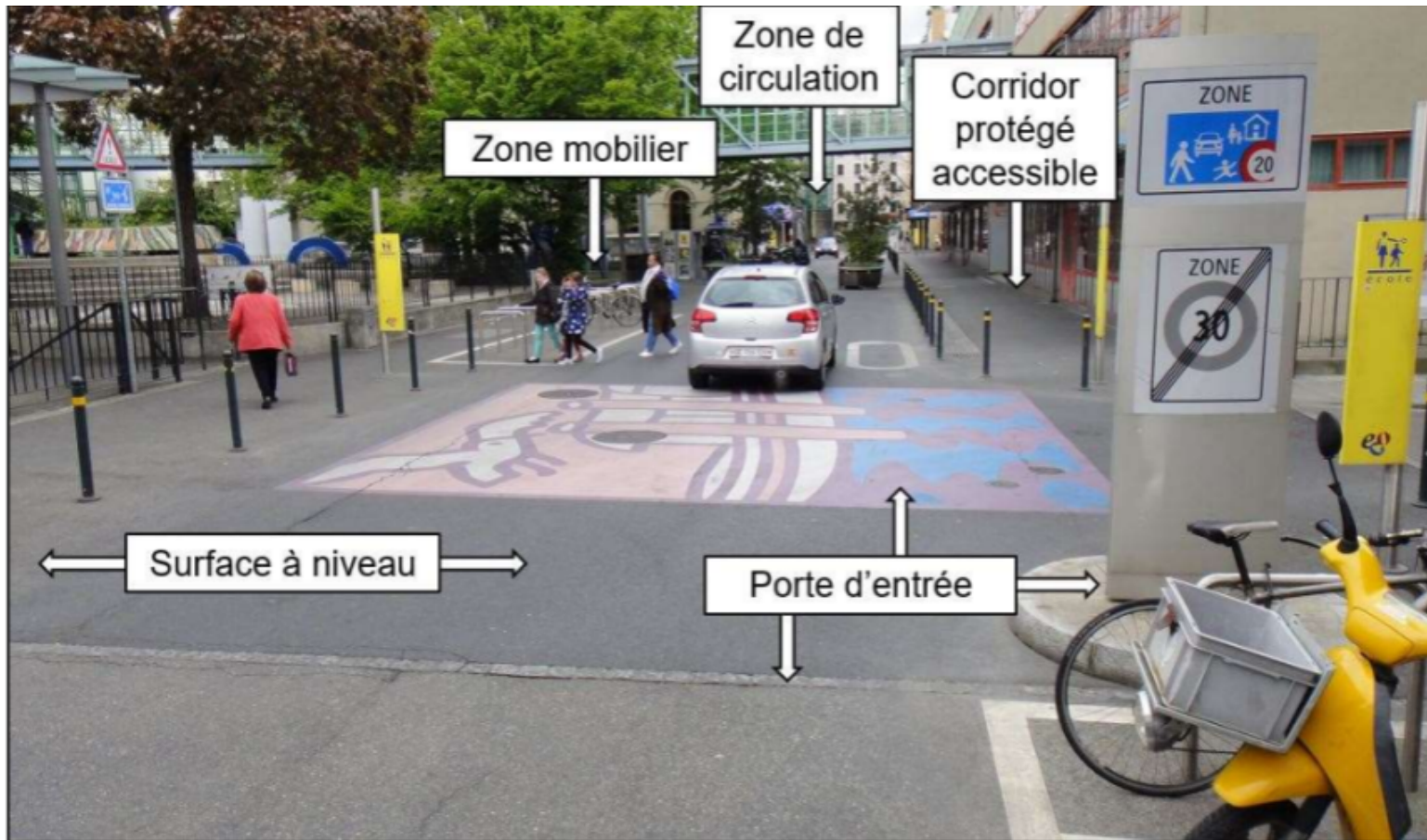


Figure 34. Les cinq caractéristiques des ZAPP (zone de rencontre à Genève, Suisse)