

TRAVERSÉE DE LA RUE À MONTRÉAL : COMMENT ACCROÎTRE LA SÉCURITÉ ET LE CONFORT DES PIÉTONS ?

Examen public – Commission sur le transport et les
travaux publics

Direction des transports – 10 avril 2013



Service des infrastructures, transport et environnement

Montréal 



PLAN DE LA PRÉSENTATION

1. **Rappel (contexte, objectifs et démarche)**
2. **Principales problématiques**
3. **Préférences des piétons**
4. **Bonnes pratiques**
5. **Pistes d'interventions – Projet de plan d'action**
6. **Cadre de mise en œuvre**
7. **Conclusion**

RAPPEL



- 1. Rappel (contexte, objectifs et démarche)**
- 2. Principales problématiques**
- 3. Préférences des piétons**
- 4. Bonnes pratiques**
- 5. Pistes d'interventions – Projet de plan d'action**
- 6. Cadre de mise en œuvre**
- 7. Conclusion**

RAPPEL



Contexte :

- ❑ Sommet de Montréal – 2002
- ❑ Charte du piéton – 2006
- ❑ Plan de transport – 2008



Objectif de sécurité :
Réduire de 40% les
collisions en 10 ans

- 14^e Chantier : mise en œuvre de la Charte du piéton
 - **Projet de révision des passages piétonniers**



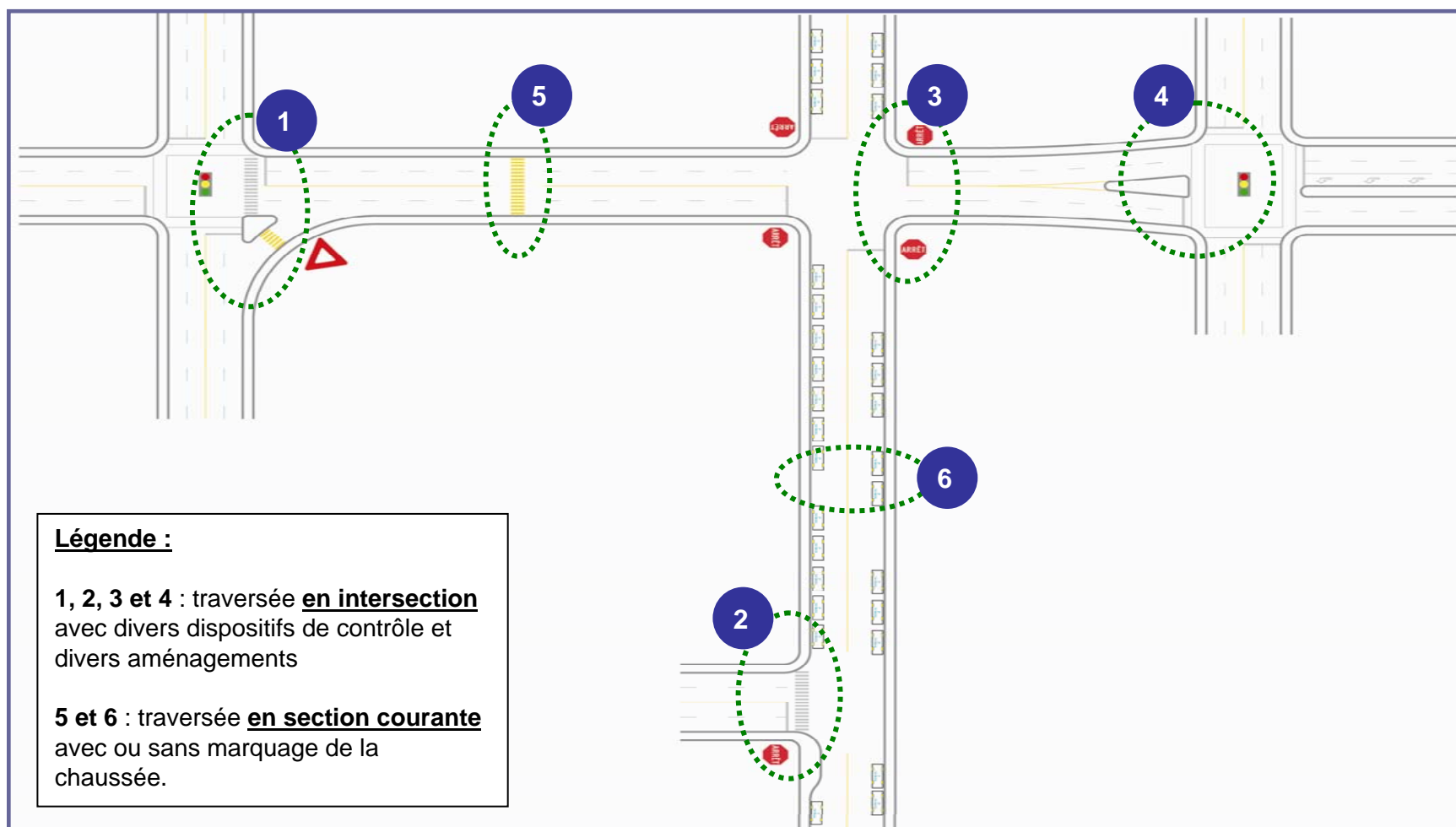
Objectif du projet :

Accroître la sécurité et le confort des piétons lors de la traversée de la rue aux carrefours ainsi qu'ailleurs (en section courante)

RAPPEL

Ensemble pour une métropole durable

Traversée de la rue – divers contextes :



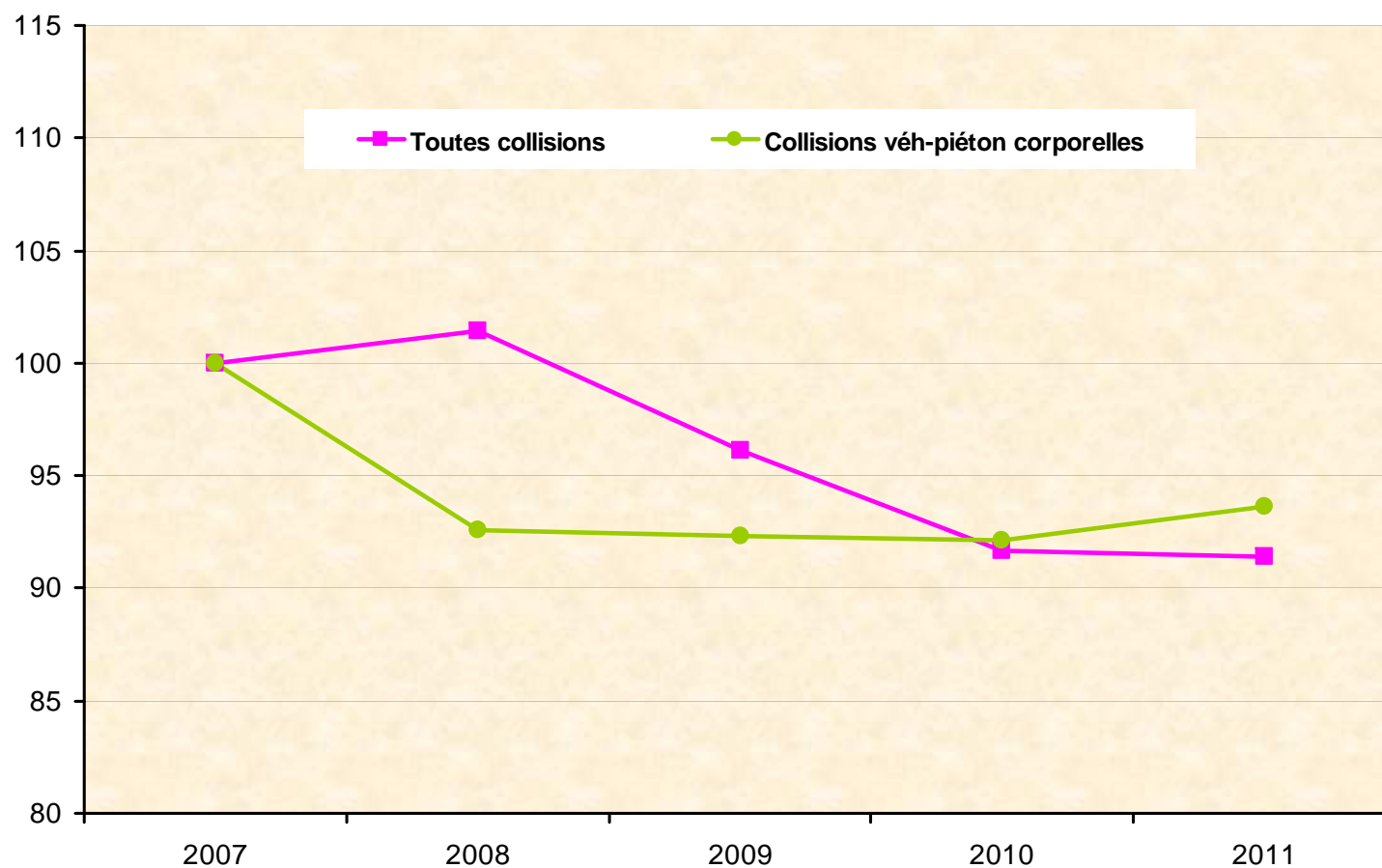


RAPPEL



Évolution annuelle des collisions (Base 100 en 2007)

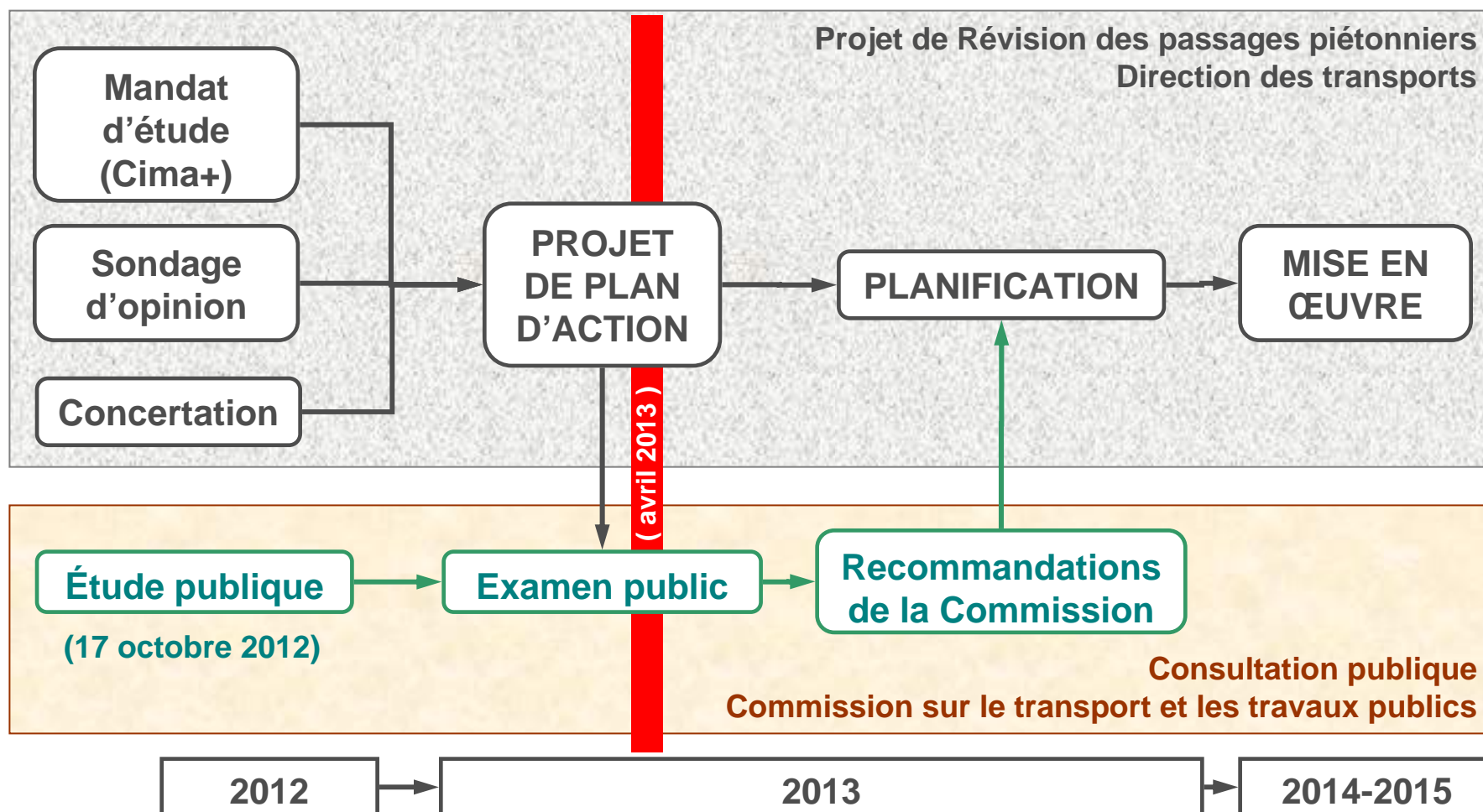
**Bilan
stable**



RAPPEL

Ensemble pour une métropole durable

Démarche :



RAPPEL



Object de la consultation publique :

LA TRAVERSÉE DE LA RUE :
COMMENT ACCROÎTRE
LA SÉCURITÉ ET LE CONFORT
DES PIÉTONS ?



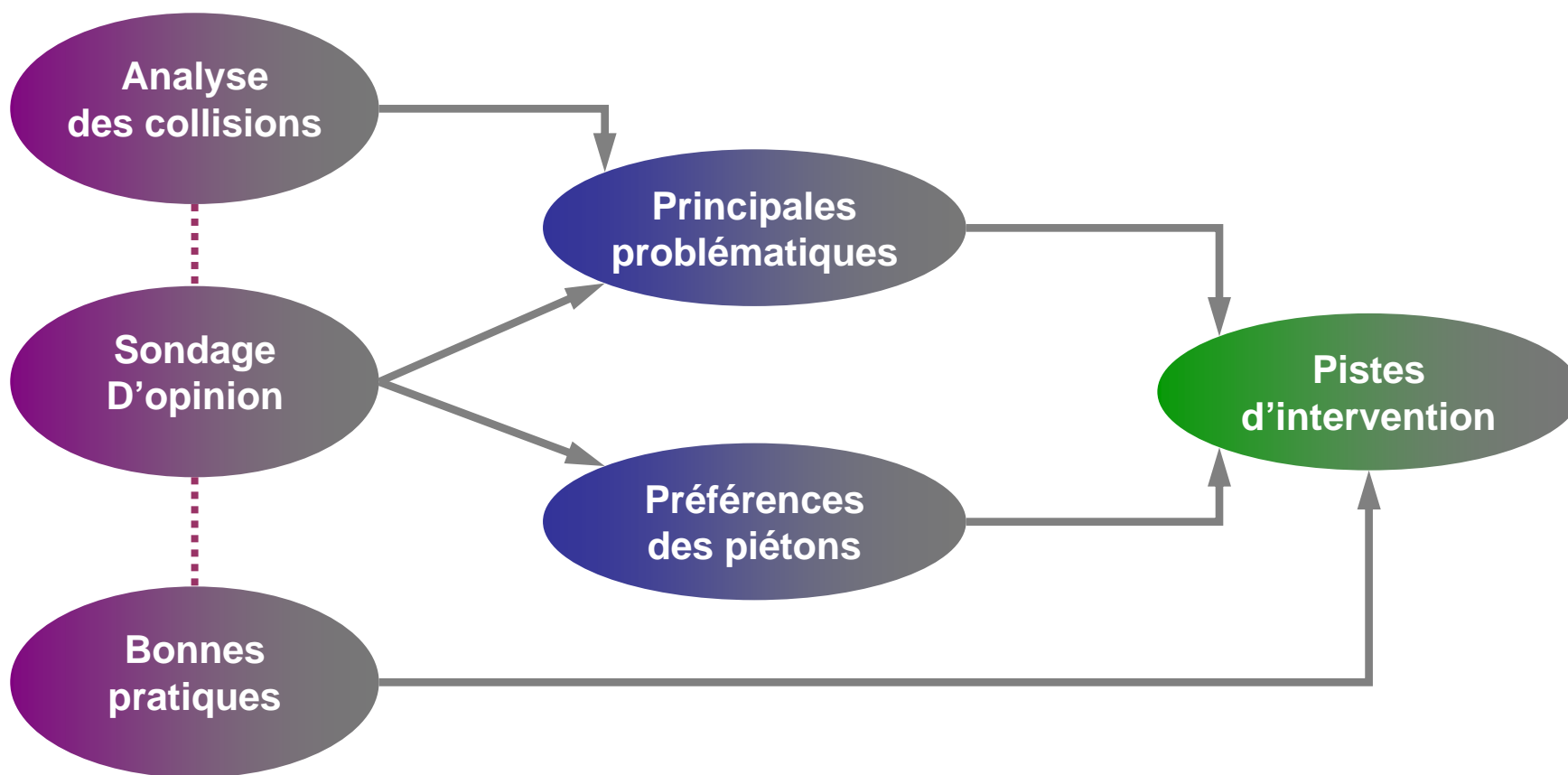
PRINCIPALES PROBLÉMATIQUES

1. Rappel (contexte, objectifs et démarche)
2. Principales problématiques
3. Préférences des piétons
4. Bonnes pratiques
5. Pistes d'interventions – Projet de plan d'action
6. Cadre de mise en œuvre
7. Conclusion

PRINCIPALES PROBLÉMATIQUES

Ensemble pour une métropole durable

Du diagnostic aux pistes d'intervention





PRINCIPALES PROBLÉMATIQUES

GÉNÉRALITÉS

- ❑ Analyse des collisions
- ❑ Revue de bonnes pratiques
- ❑ Sondage d'opinion

Cima +

Léger Marketing

Sécurité



Sentiment de sécurité /confort



PRINCIPALES PROBLÉMATIQUES

Quatre questions habituelles : **QUAND? QUI? OÙ? COMMENT?**

**QUAND
?**

1. Automne / Octobre – Novembre

2. Périodes d'activité élevée / jour de semaine - pointe du soir

3. Obscurité

**QUI
?**

4. Jeunes (15 à 24 ans)

5. Personnes âgées (65 ans et +)

6. Fauteuil roulant et autres aides à la mobilité

7. Trottinette, planches à roulette... (véhicules jouets)

8. Taxis, Autobus et camions



PRINCIPALES PROBLÉMATIQUES

OÙ
?

9. Intersections les plus accidentogènes

10. Concentration de collisions / générateurs de déplacements piétons

COMMENT
?

11. Véhicule tourne à gauche / piéton a le droit de passage

12. Véhicule circule tout droit / piéton en infraction

13. Véhicule tourne à droite / piéton a le droit de passage



PRINCIPALES PROBLÉMATIQUES

SENTIMENT
DE
SÉCURITÉ

&

FACTEURS
CAUSAUX

14. Vitesse excessive des véhicules

15. Non respect de la priorité des piétons

16. Non respect de la signalisation

17. Temps de traversée / piétons à mobilité réduite

18. Visibilité obstruée ou éblouissement

19. Insécurité / inconfort associés au virage à droite sur feu rouge



PRINCIPALES PROBLÉMATIQUES

QUAND ?

1. Automne / Octobre – Novembre

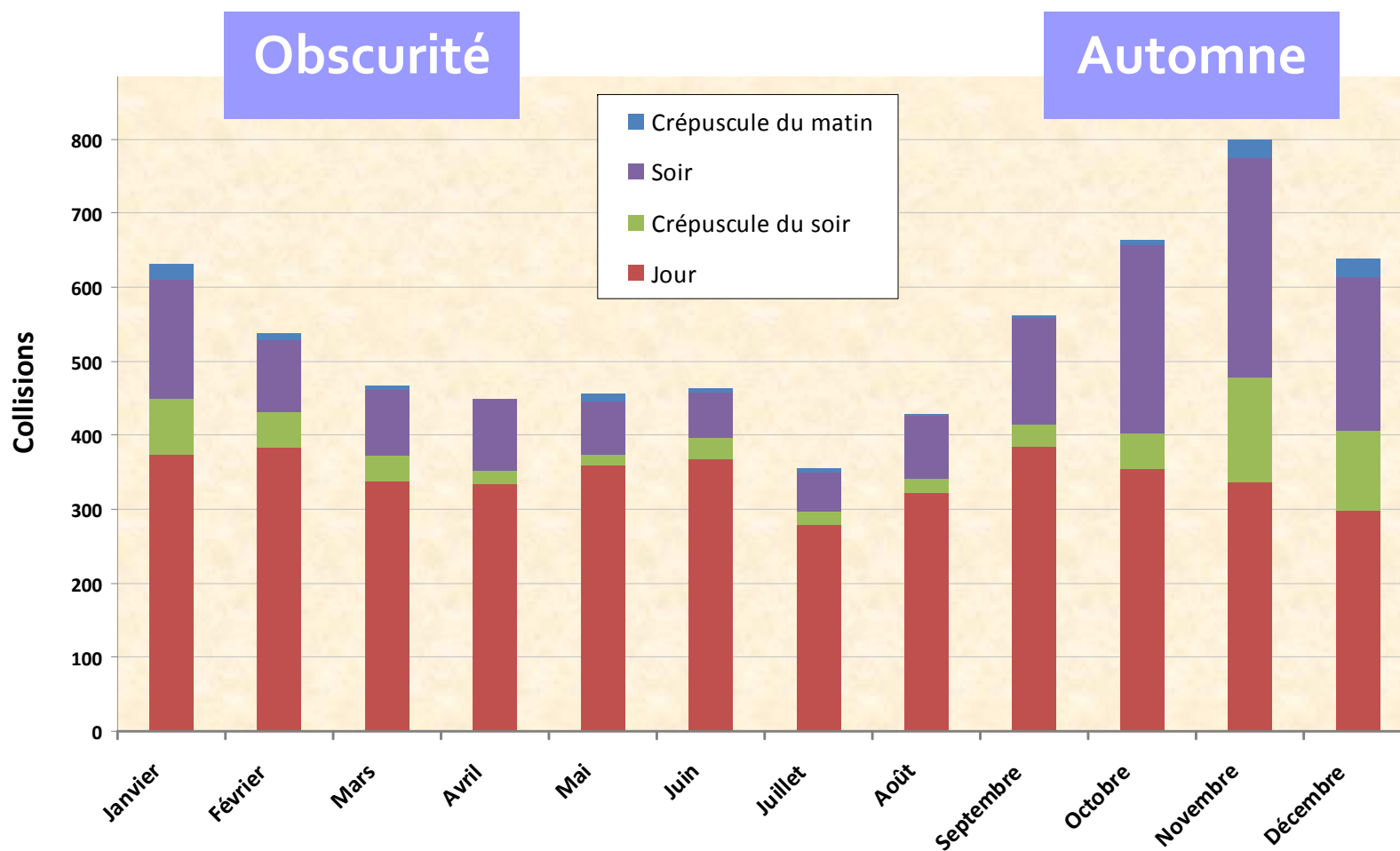
2. Périodes d'activité élevée / jour de semaine - pointe du soir

3. Obscurité

PRINCIPALES PROBLÉMATIQUES

Ensemble pour une métropole durable

QUAND ?



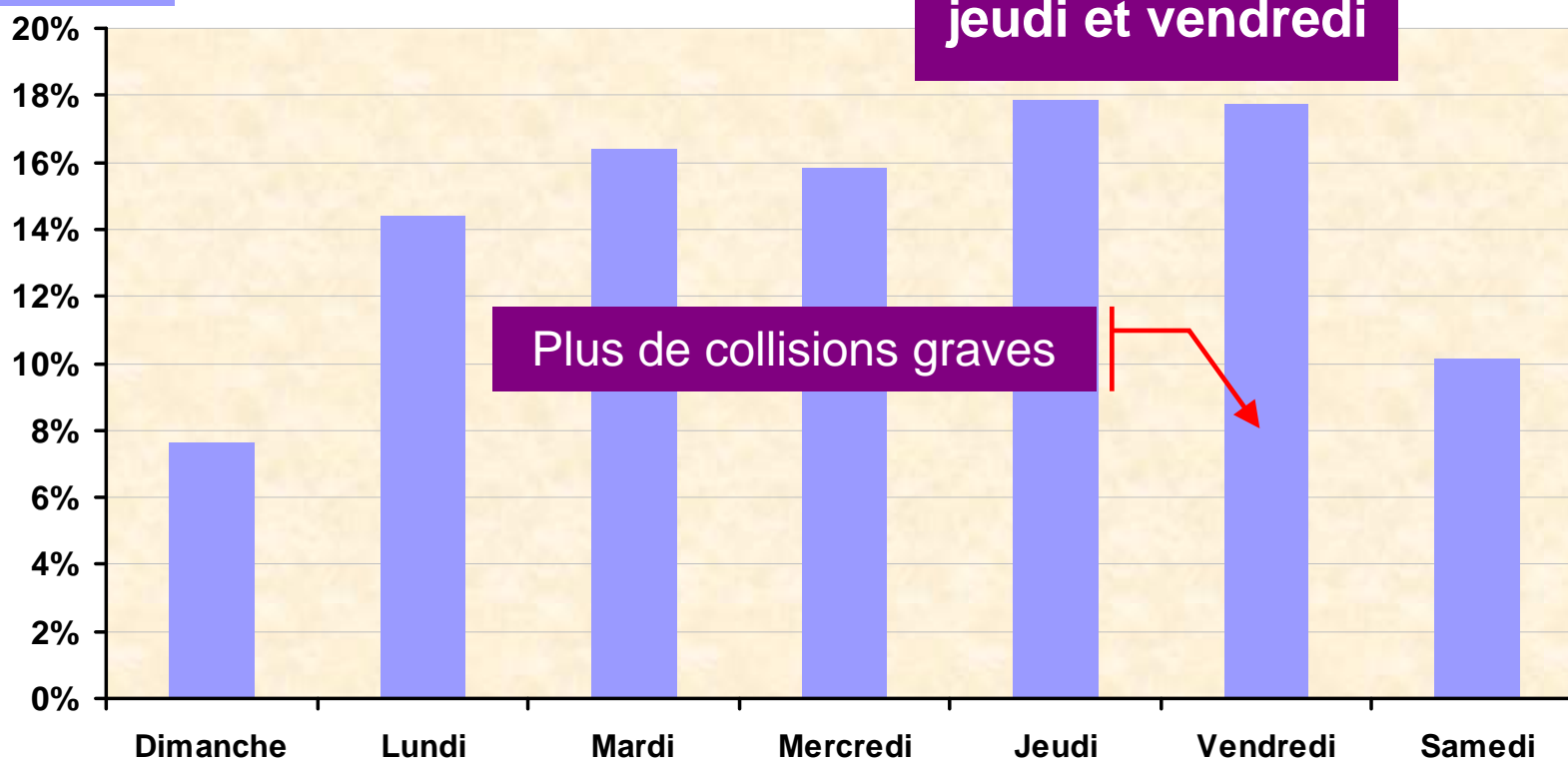
PRINCIPALES PROBLÉMATIQUES

Ensemble pour une métropole durable

QUAND ?

Jour de
semaine

Distribution journalière des collisions véhicule-piéton



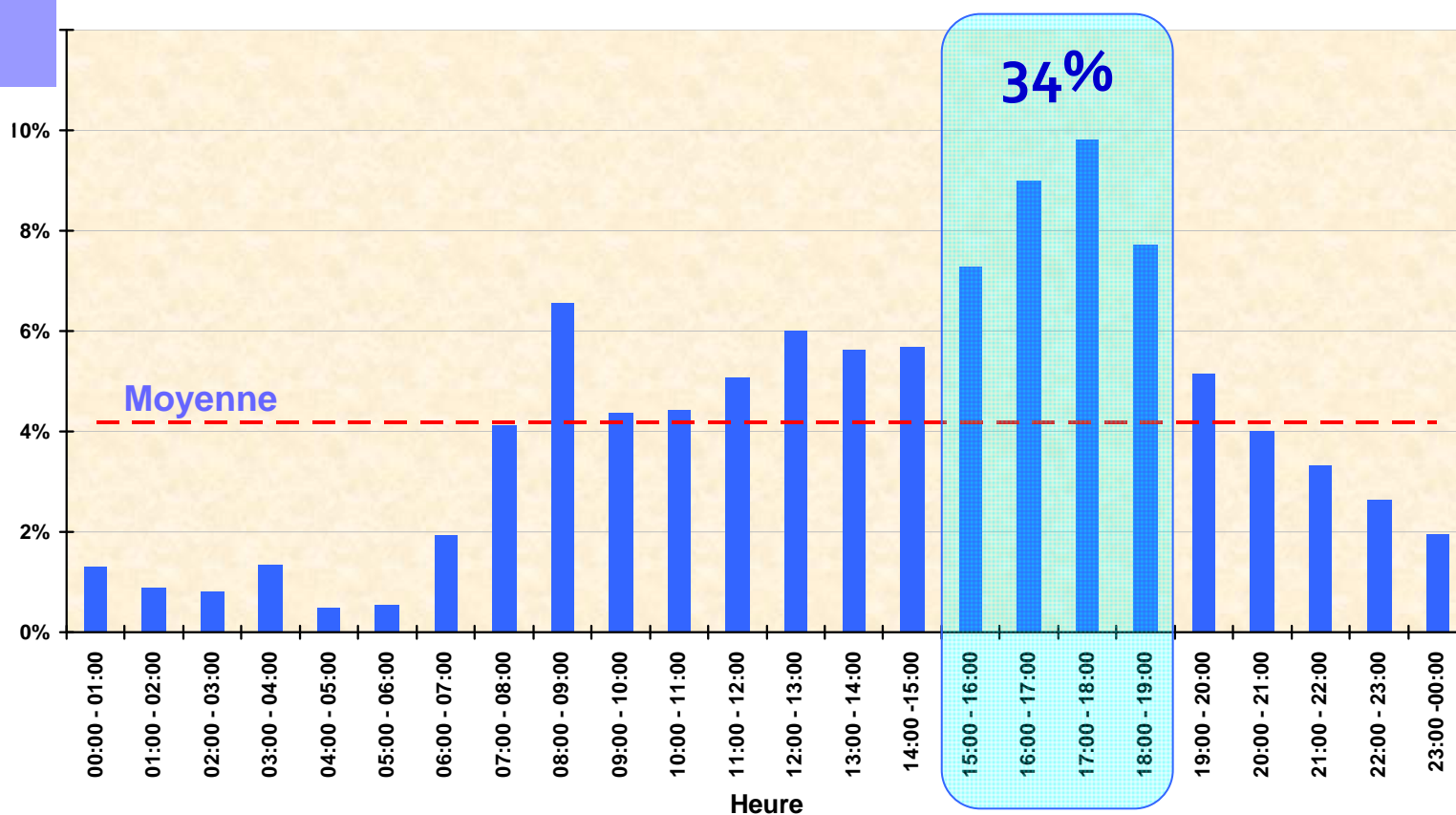
PRINCIPALES PROBLÉMATIQUES

Ensemble pour une métropole durable

QUAND ?

Pointe du
soir

DISTRIBUTION HORAIRE DES COLLISIONS VÉHICULE-PIÉTON





PRINCIPALES PROBLÉMATIQUES

QUI ?

4. Jeunes (15 à 24 ans)

5. Personnes âgées (65 ans et +)

6. Fauteuil roulant et autres aides à la mobilité

7. Trottinette, planches à roulette... (véhicules jouets)

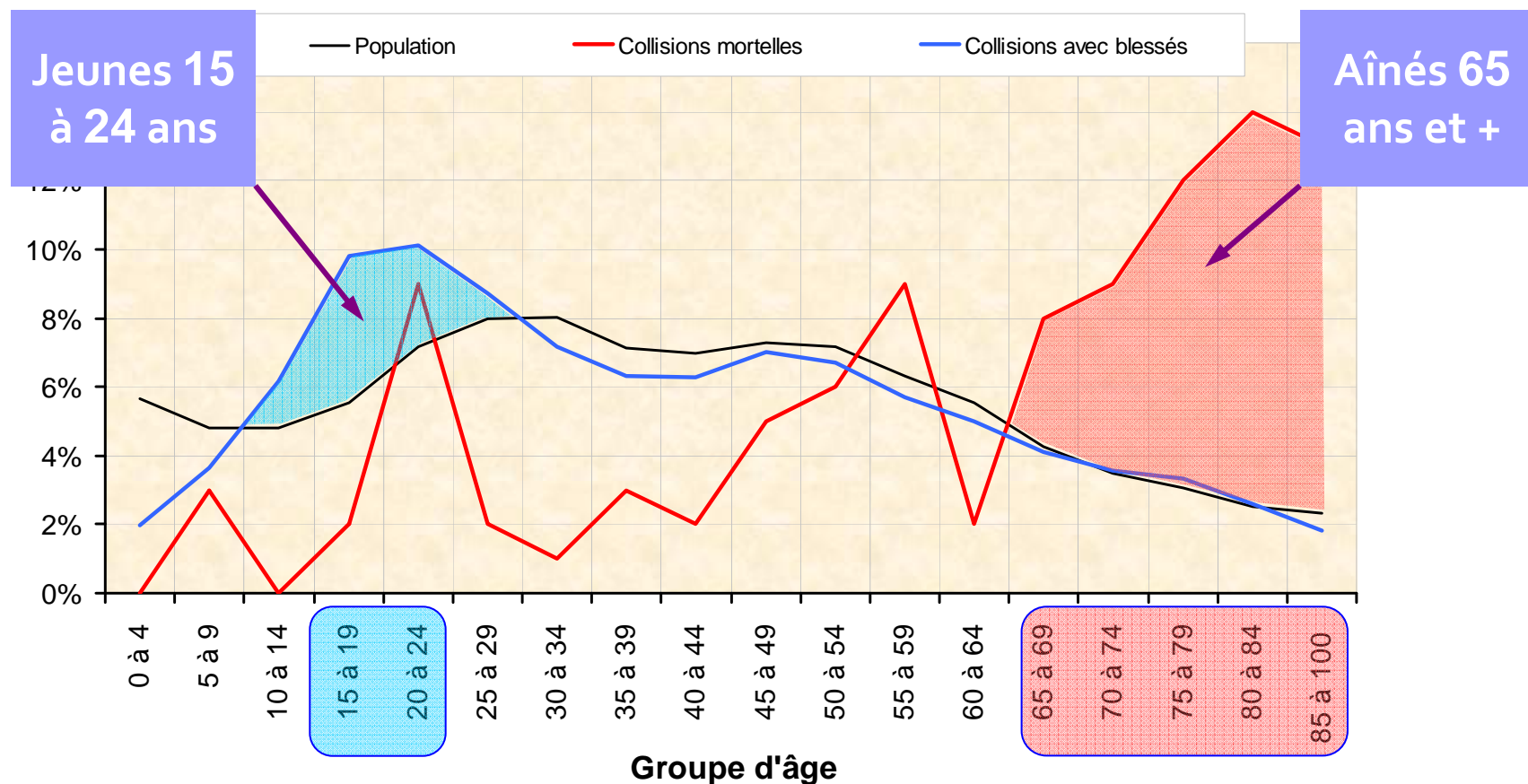
8. Taxis, Autobus et camions

PRINCIPALES PROBLÉMATIQUES

Ensemble pour une métropole durable

QUI ?

Implication des piétons dans les collisions selon l'âge et la gravité des blessures



PRINCIPALES PROBLÉMATIQUES

Ensemble pour une métropole durable

QUI ?

- ❑ Fauteuil roulant et autre aide à la mobilité :



~ 15 collisions /an

- ❑ Trottinette, planche à roulette... :



~ 65 collisions /an

PRINCIPALES PROBLÉMATIQUES

Ensemble pour une métropole durable

QUI ?



Type de véhicule impliqué	Nb de collisions	Pourcentage
Automobile	5718	86,1%
Taxi	334	5,0%
Autobus	249	3,7%
Camion lourd	188	2,8%
Véhicule urgence	44	0,7%
Véhicule (outil et équipement)	39	0,6%
Motocyclette	16	0,2%
Cyclomoteur	8	0,1%
Bicyclette	4	0,1%
Véhicule hors route	2	0,0%
Autre ou non spécifié	42	0,6%
Total	6644	100,0%



PRINCIPALES PROBLÉMATIQUES

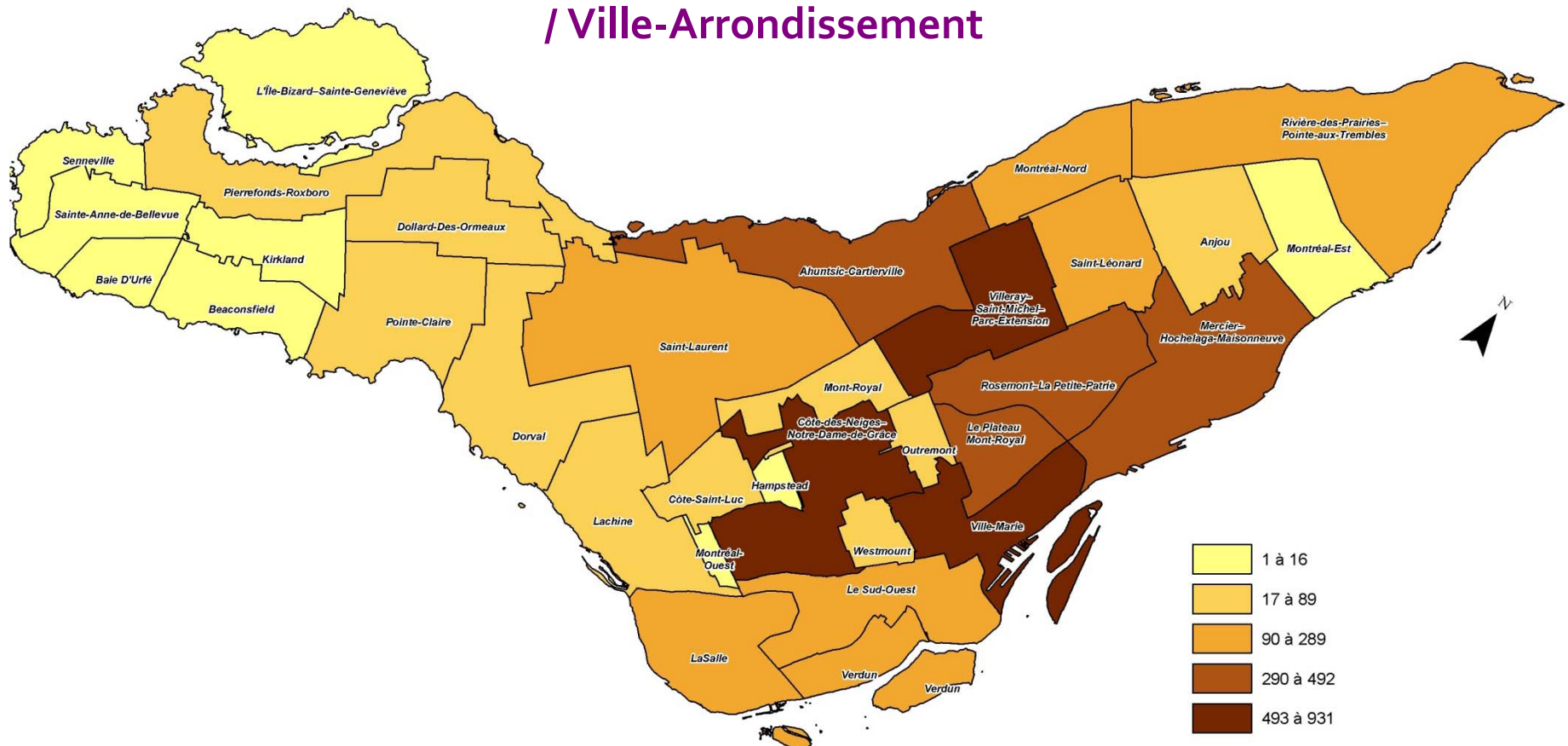
OÙ ?

9. Intersections les plus accidentogènes

10. Concentration de collisions / générateurs de déplacements piétons

OÙ ?

Nombre de collisions / Ville-Arrondissement

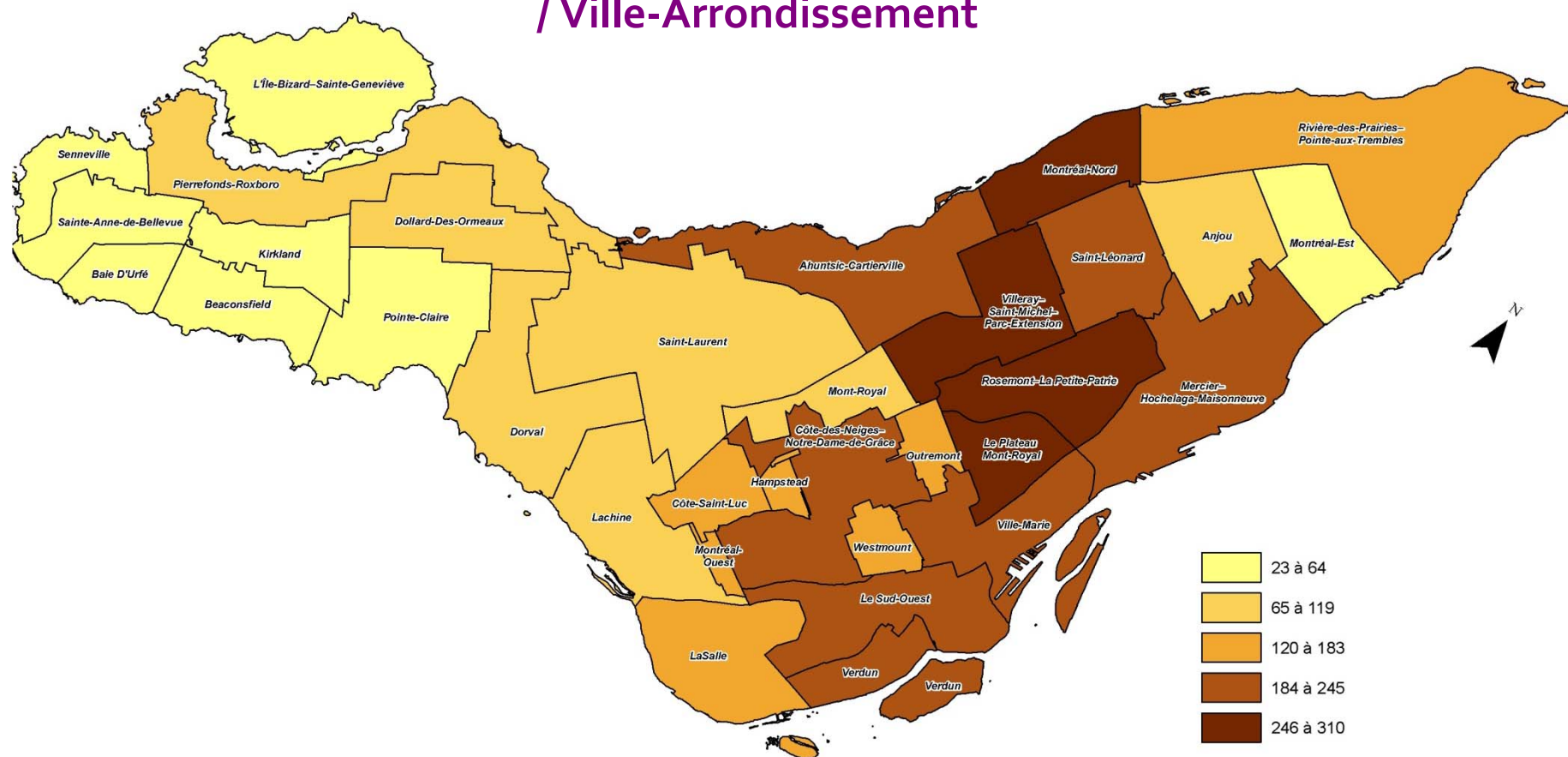


PRINCIPALES PROBLÉMATIQUES

Ensemble pour une métropole durable

OÙ ?

Taux de collisions / 100 000 habitants et emplois
/ Ville-Arrondissement



PRINCIPALES PROBLÉMATIQUES

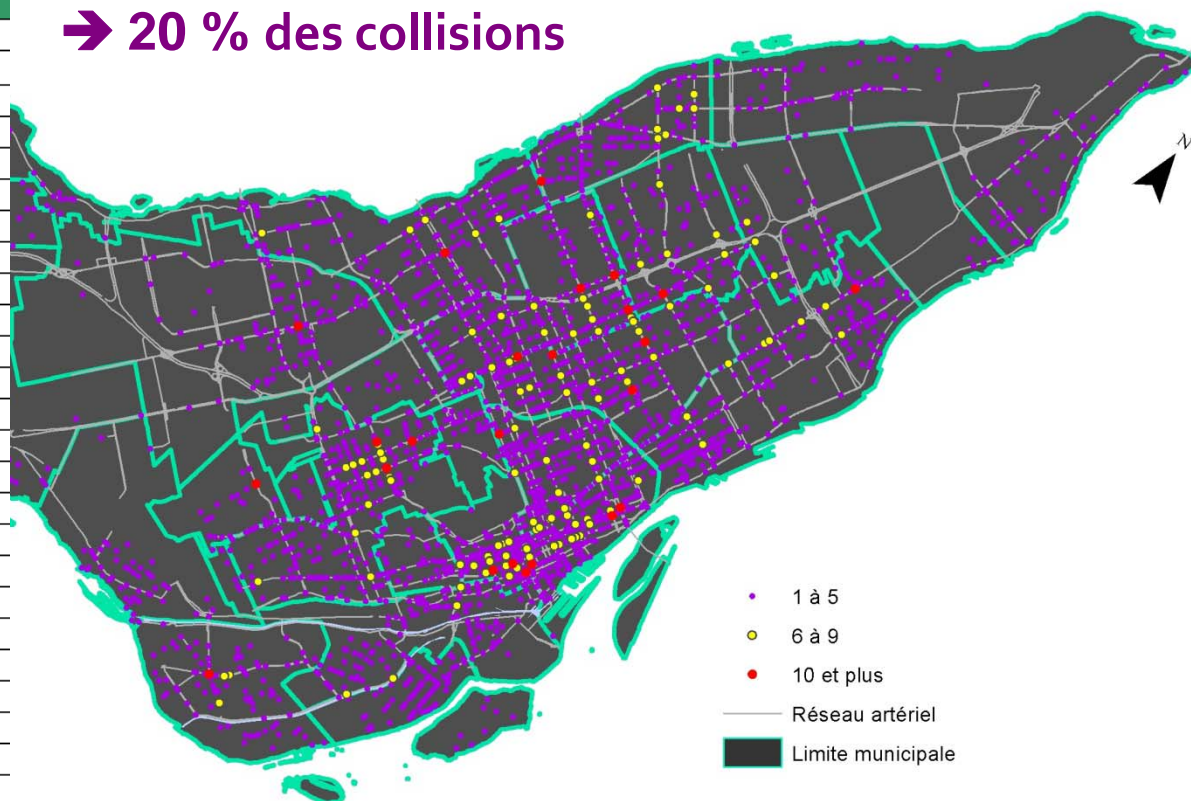
Ensemble pour une métropole durable

OÙ ?

En intersection

Intersection	Collisions (2007-2011)
Papineau / Sainte-Catherine	19
Beaubien / Pie-IX	17
Lorimier / Maisonneuve	15
Fleury / Saint-Michel	13
René-Lévesque / Stanley	12
Jarry / Saint-Michel	12
Jarry / Pie-IX	12
Côte-des-Neiges / Côte-Sainte-Catherine	12
La Gauchetière / University	11
Mansfield / Saint-Antoine	11
Parc / Saint-Viateur	11
Jean-Talon / Pie-IX	11
Bélanger / Papineau	11
Pierrefonds / Sources des	11
Barclay / Côte-des-Neiges	10
Darlington / Van Horne	10
Guy / René-Lévesque	10
Masson / Saint-Michel	10
Ormeaux / Sherbrooke	10
Jean-Talon / Saint-Hubert	10
Berri / Sauvé	10
Dollard / Newman	10
Jean-Talon / Viau	10
Cavendish / Chemin Kildare	10
Côte-Vertu / Décarie	10

5% des intersections accidentogènes
→ 20 % des collisions

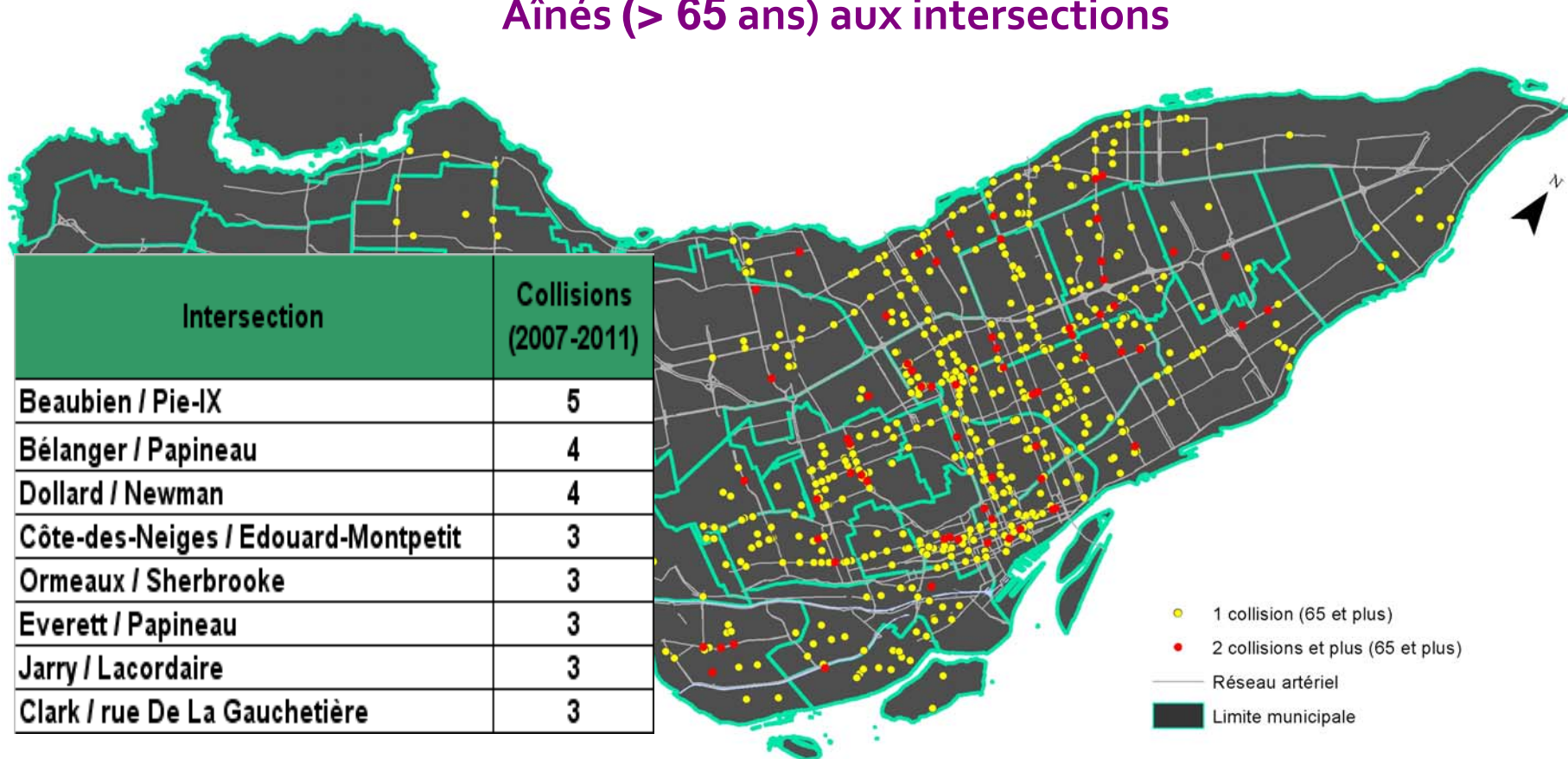


PRINCIPALES PROBLÉMATIQUES

Ensemble pour une métropole durable

OÙ ?

Aînés (> 65 ans) aux intersections

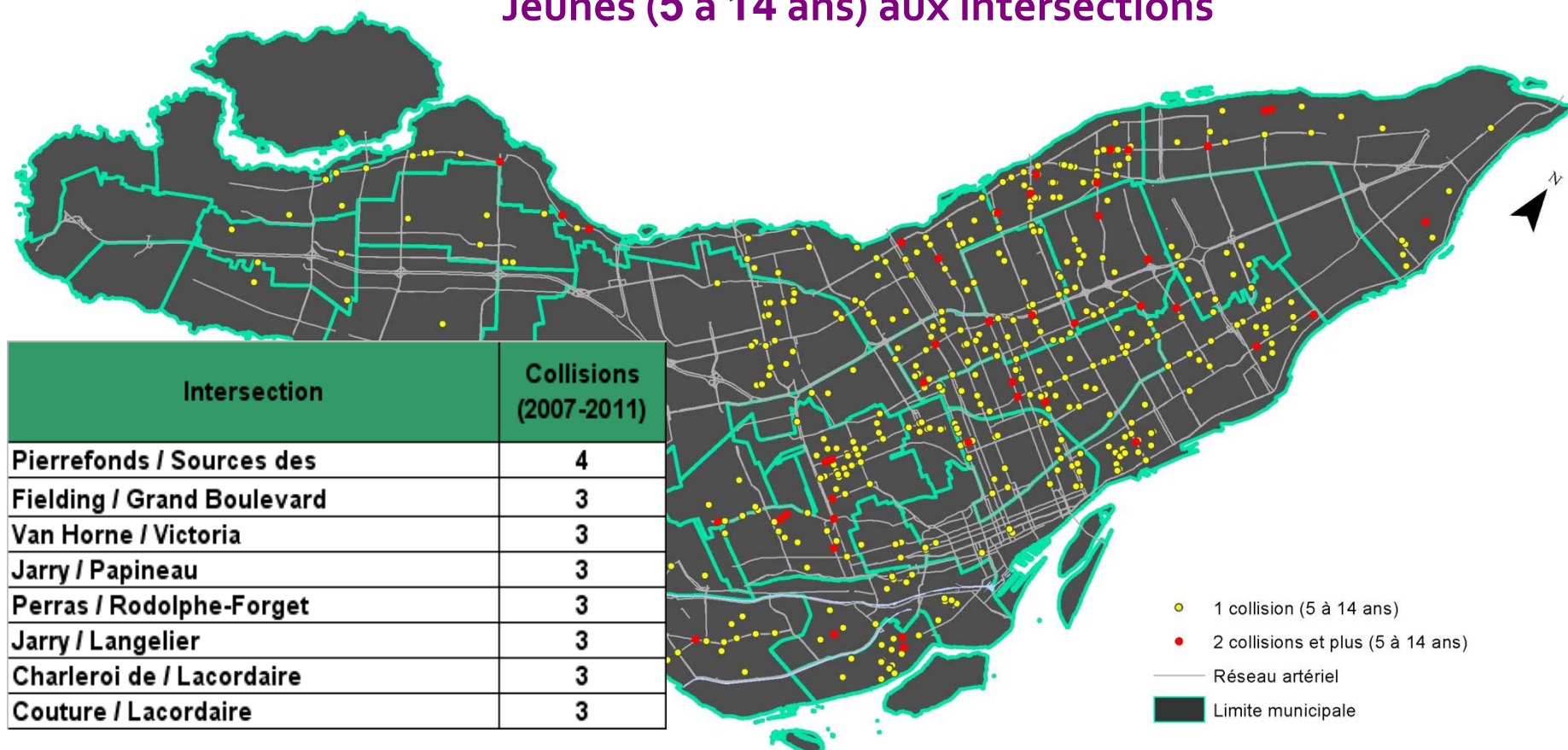


PRINCIPALES PROBLÉMATIQUES

Ensemble pour une métropole durable

OÙ ?

Jeunes (5 à 14 ans) aux intersections

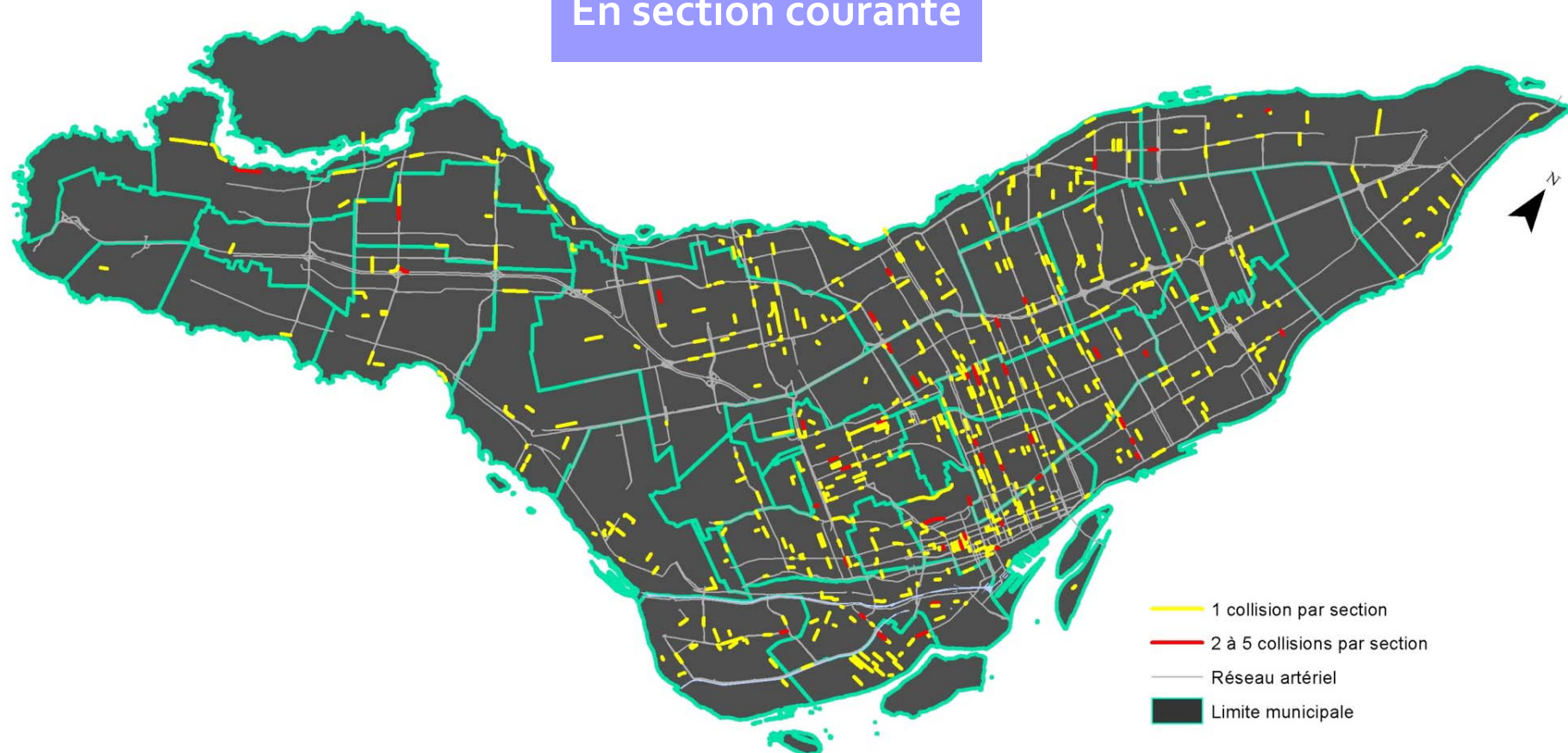


PRINCIPALES PROBLÉMATIQUES

Ensemble pour une métropole durable

OÙ ?

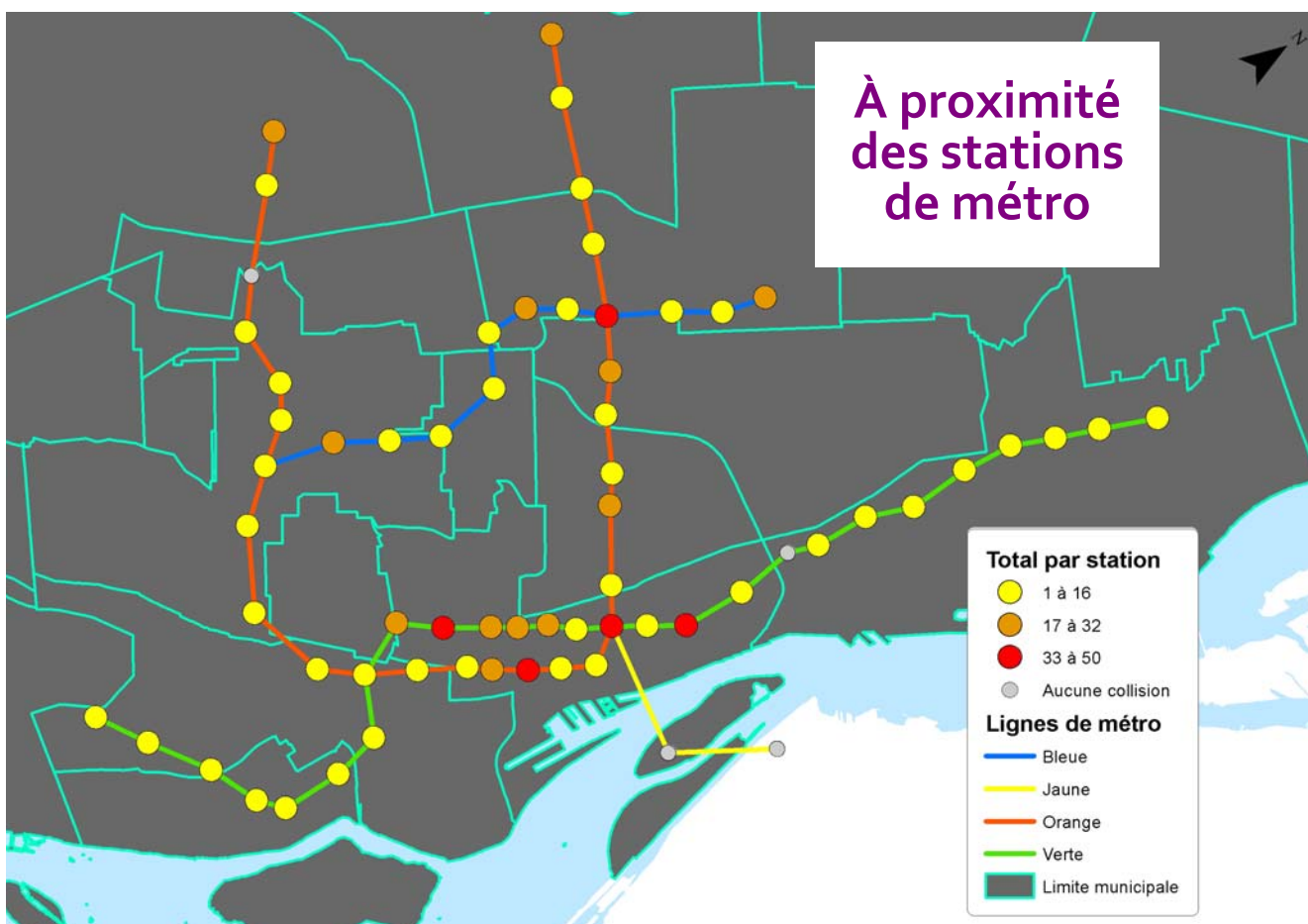
En section courante



PRINCIPALES PROBLÉMATIQUES

Ensemble pour une métropole durable

OÙ ?



À proximité d'autres générateurs :
→ analyses en cours



PRINCIPALES PROBLÉMATIQUES

COMMENT ?

11. Véhicule tourne à gauche / piéton a le droit de passage

12. Véhicule circule tout droit / piéton en infraction

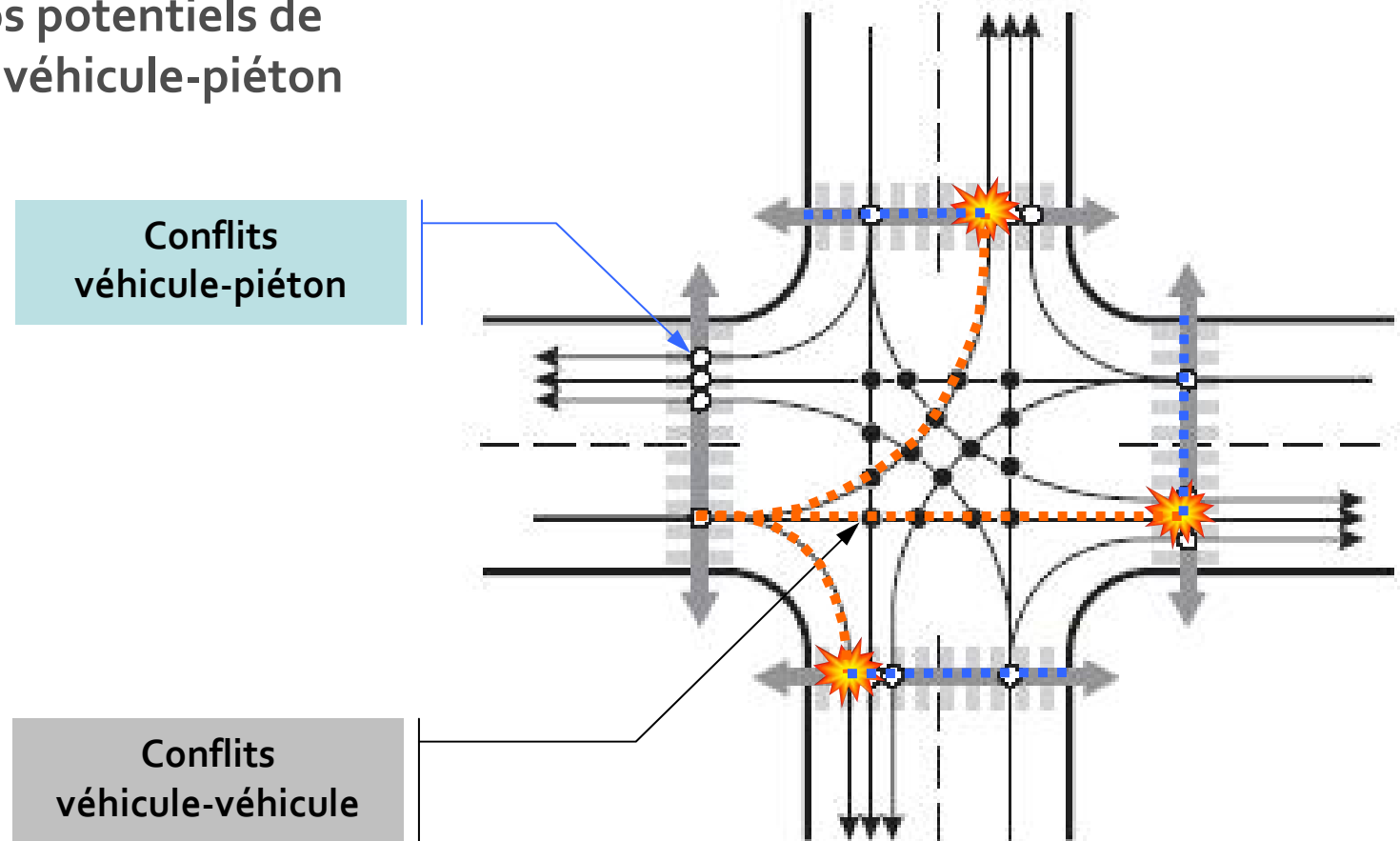
13. Véhicule tourne à droite / piéton a le droit de passage

PRINCIPALES PROBLÉMATIQUES

Ensemble pour une métropole durable

COMMENT ?

- ❑ Scénarios potentiels de collision véhicule-piéton



PRINCIPALES PROBLÉMATIQUES

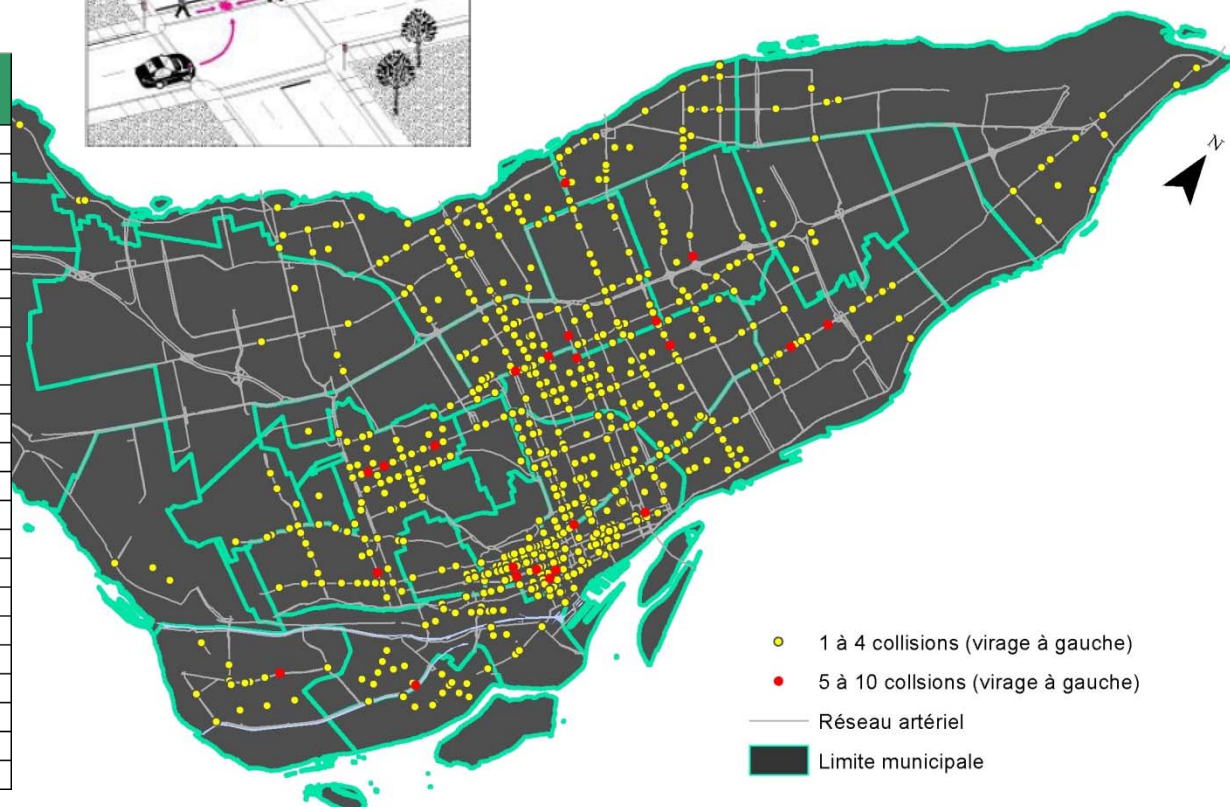
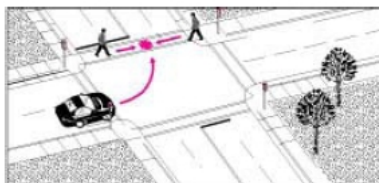
Ensemble pour une métropole durable

COMMENT ?

① Véhicule tourne à gauche / Piéton respecte la signalisation

17% des collisions

Intersection	Collisions (2007-2011)
De Lorimier / Maisonneuve	10
Mansfield / Saint-Antoine	9
René-Lévesque / Stanley	9
Fleury / Saint-Michel	8
Jolicoeur / La Vérendrye	7
La Gauchetière / University	7
Darlington / Van Horne	6
Guy / Sainte-Catherine	6
Bélair / Pie-IX	6
Jarry / Lacordaire	6
Côte-Saint-Antoine / Girouard	5
Lavoie / Van Horne	5
Lemieux / Van Horne	5
Saint-Laurent / Sherbrooke	5
Guy / René-Lévesque	5
Beaubien / Pie-IX	5
Carignan / Sherbrooke	5
Sherbrooke / Trianon	5
Bélanger / Papineau	5
Everett / Papineau	5
Christophe-Colomb / Jean-Talon	5
Jean-Talon / Saint-Laurent	5
Lapierre / Newman	5





PRINCIPALES PROBLÉMATIQUES

SENTIMENT DE SÉCURITÉ & FACTEURS CAUSAUX

14. Vitesse excessive des véhicules

15. Non respect de la priorité des piétons

16. Non respect de la signalisation

17. Temps de traversée / piétons à mobilité réduite

18. Visibilité obstruée ou éblouissement

19. Insécurité / inconfort associés au virage à droite sur feu rouge



PRINCIPALES PROBLÉMATIQUES

PRINCIPAUX FACTEURS CAUSAUX :

FACTEUR CONTRIBUTIF	RANG	
	1 ^{ière} cause	2 ^{ième} cause
Négligence du piéton	1	5
Inattention ou distraction	2	1
N'a pas cédé le passage	3	2
Visibilité obstruée, éblouissement	4	6
Conditions météorologiques	5	3
A passé sur un feu rouge	6	8



PRINCIPALES PROBLÉMATIQUES

SENTIMENT DE SÉCURITÉ / MENACE À LA SÉCURITÉ

- ❑ **60%** des menaces identifiées attribuables aux automobilistes
 - vitesse : 18%
 - non-respect de la signalisation : 11%
 - inattention : 8%
- ❑ **8%** attribuables aux piétons
- ❑ **6%** attribuables aux cyclistes
- ❑ **6%** attribuables à l'environnement routier

PRÉFÉRENCES DES PIÉTONS

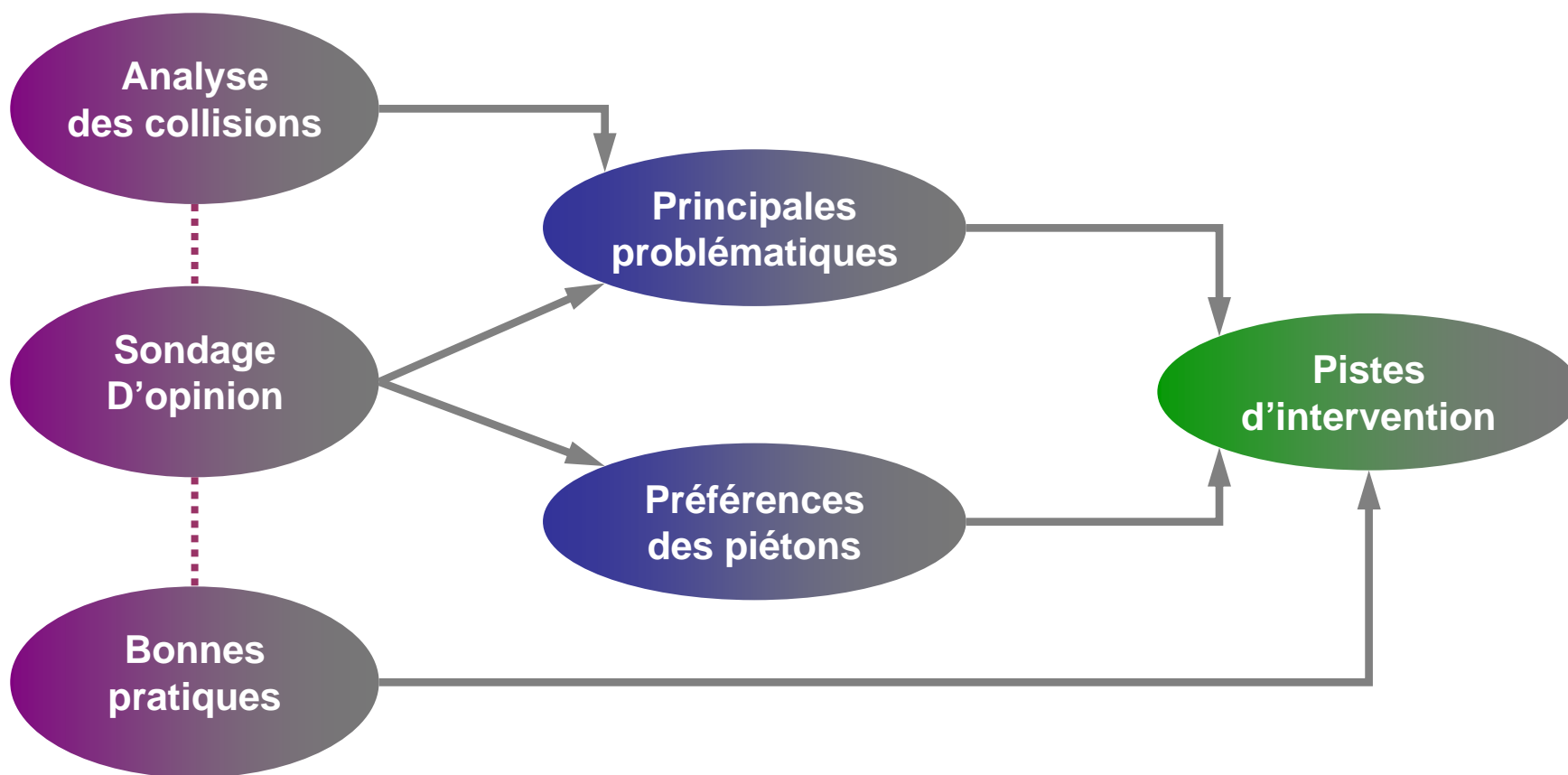
Ensemble pour une métropole durable

1. Rappel (contexte, objectifs et démarche)
2. Principales problématiques
3. **Préférences des piétons**
4. Bonnes pratiques
5. Pistes d'interventions – Projet de plan d'action
6. Cadre de mise en œuvre
7. Conclusion

PRINCIPALES PROBLÉMATIQUES

Ensemble pour une métropole durable

Du diagnostic aux pistes d'intervention



PRÉFÉRENCES DES PIÉTONS

Ensemble pour une métropole durable

PRÉFÉRENCES

- ❑ 78% → plus sécuritaire de traverser la rue aux intersections
- ❑ 65% → traverser aux passages marqués par des bandes blanches ou jaunes
- ❑ 74% → plus sécuritaire de traverser aux intersections avec feux de circulation
- ❑ 74 % → véhicules immobilisés lorsqu'ils traversent
- ❑ 90% → décompte numérique (feux pour piétons) utile pour leur sécurité.



PRÉFÉRENCES DES PIÉTONS

Ensemble pour une métropole durable

PRÉFÉRENCES

- ❑ Bouton poussoir : appréciation partagée (45 % pour – 47 % contre)
- ❑ Temps de traversée suffisant : 56% si feu de circulation ; 65% si feu piéton
- ❑ Traversée de rue large : 60% en une seule étape ; 35% en deux étapes
- ❑ Virage à droite sur feu rouge : 56% contre ; 40% pour



PRÉFÉRENCES DES PIÉTONS

Ensemble pour une métropole durable

PRÉFÉRENCES

Mesures les plus appréciées :

- ❑ Feu de circulation et pour piéton : 38%
- ❑ Passages piétonniers (marquage) : 12%
- ❑ Présence policière et de brigadiers : 10%

BONNES PRATIQUES

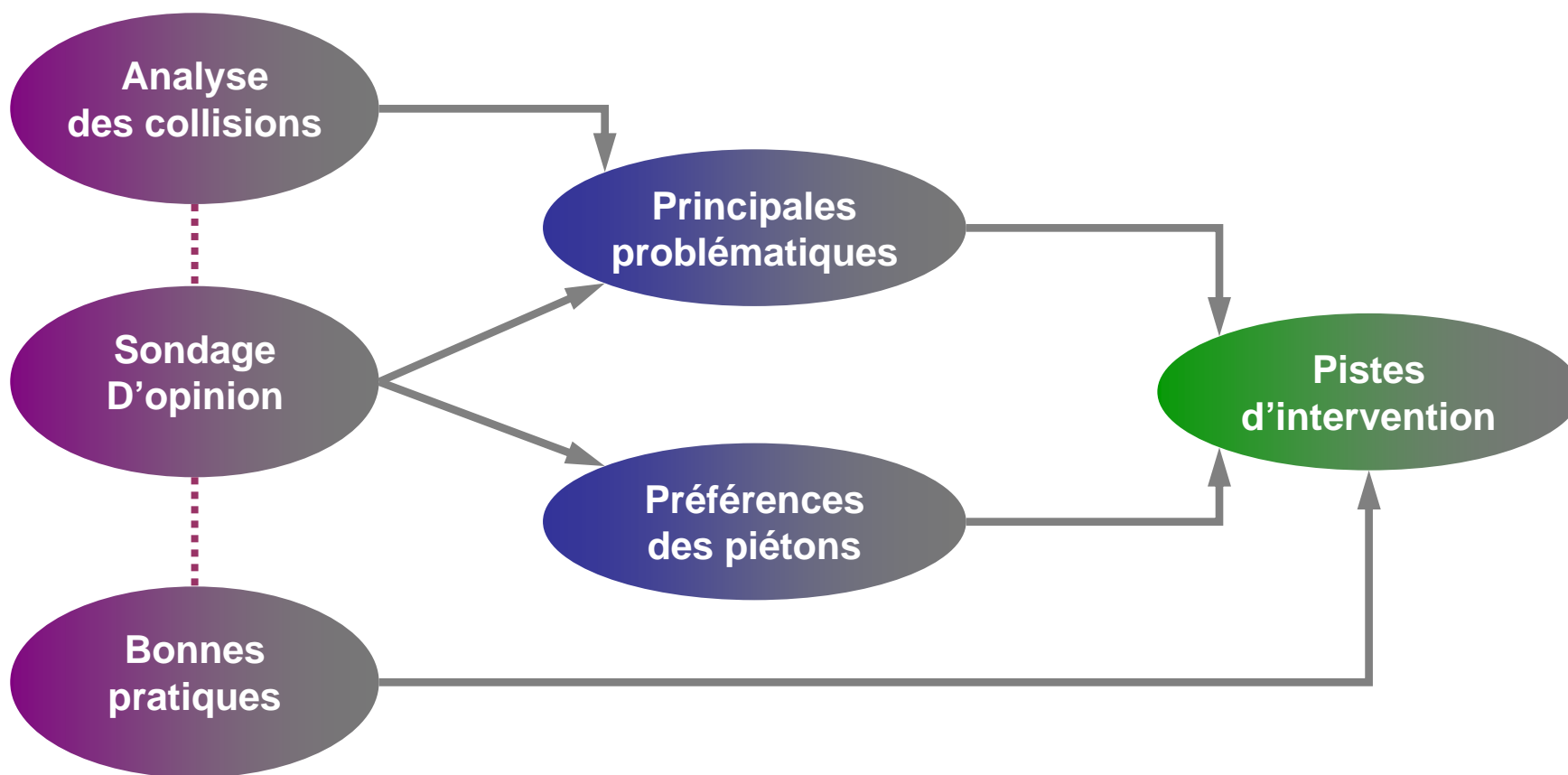
Ensemble pour une métropole durable

1. Rappel (contexte, objectifs et démarche)
2. Principales problématiques
3. Préférences des piétons
4. **Bonnes pratiques**
5. Pistes d'interventions – Projet de plan d'action
6. Cadre de mise en œuvre
7. Conclusion

PRINCIPALES PROBLÉMATIQUES

Ensemble pour une métropole durable

Du diagnostic aux pistes d'intervention



BONNES PRATIQUES

Ensemble pour une métropole durable

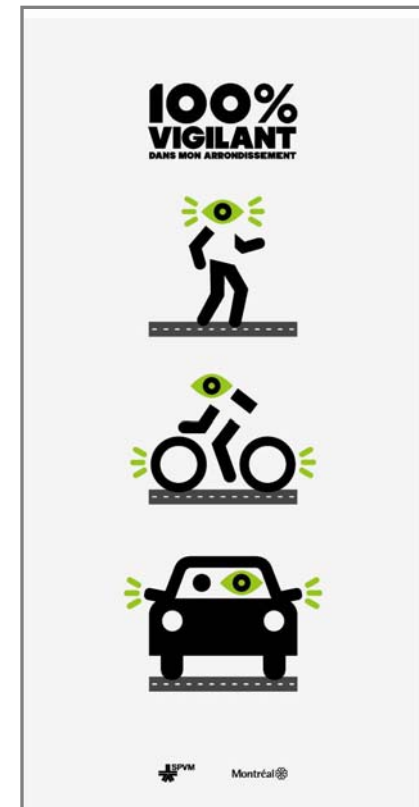
Bonnes pratiques / Montréal



BONNES PRATIQUES

Ensemble pour une métropole durable

Bonnes pratiques / Montréal



BONNES PRATIQUES

Ensemble pour une métropole durable

Bonnes pratiques / Montréal



PROJET DE PLAN D'ACTION

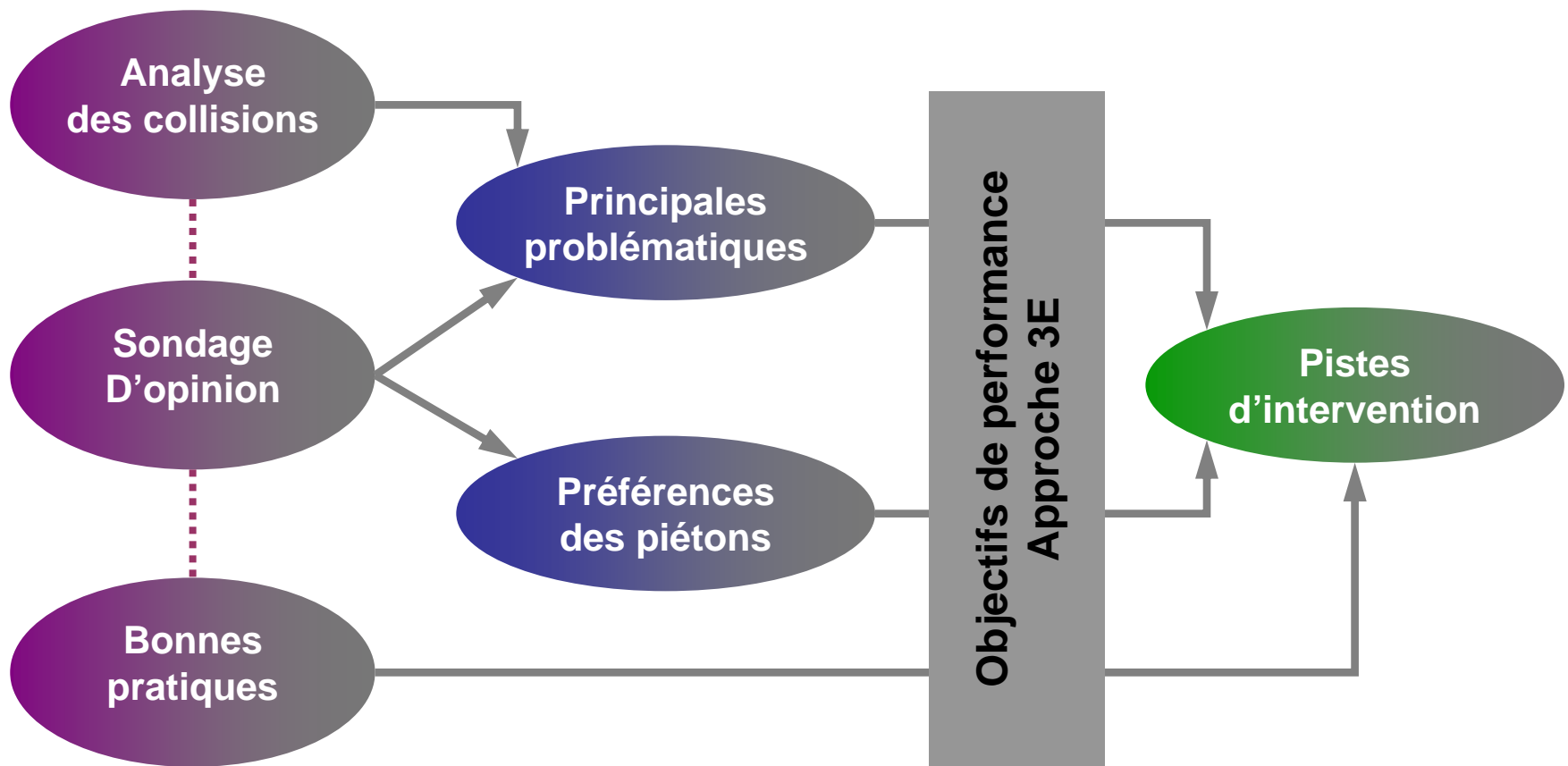
Ensemble pour une métropole durable

1. Rappel (contexte, objectifs et démarche)
2. Principales problématiques
3. Préférences des piétons
4. Bonnes pratiques
5. Pistes d'interventions – Projet de plan d'action
6. Cadre de mise en œuvre
7. Conclusion

PROJET DE PLAN D'ACTION

Ensemble pour une métropole durable

Du diagnostic aux pistes d'intervention





PROJET DE PLAN D'ACTION

Aménagements d'intersections

ACTIONS À COURT TERME :

- Sécuriser les 25 intersections les plus problématiques
- Sécuriser les abords des 5 stations de métro les plus problématiques
- Dégager les coins de rues

ACTIONS À MOYEN TERME :

- Poursuivre la sécurisation des piétons aux intersections (artère/locale ; collectrice/locale ; artère/collectrice)
- Compléter la sécurisation aux abords des stations de métro, train et autobus
- Améliorer l'aménagement des refuges dans les îlots médians



PROJET DE PLAN D'ACTION

Aménagements des passages entre intersections

ACTIONS À COURT TERME :

- Projet pilote : sécuriser 3 à 5 passages (tests / évaluation)

ACTIONS À MOYEN TERME :

- Déployer un programme de révision de l'ensemble des passages entre intersections à Montréal



PROJET DE PLAN D'ACTION

Apaisement de la circulation

ACTIONS À COURT TERME :

- Participer aux travaux lancés par le MTQ visant à évaluer la démarche «code de la rue» dans le contexte québécois (rue partagée, zone de rencontre...)

ACTIONS À MOYEN TERME :

- Assurer un encadrement normatif des aménagements d'apaisement de la circulation
- Déployer des mesures d'apaisement dans les secteurs de grande activité piétonne



PROJET DE PLAN D'ACTION

Marquage des passages piétonniers

ACTIONS À COURT TERME :

- Tester et évaluer des marquages alternatifs

ACTIONS À MOYEN TERME :

- Améliorer la qualité du marquage (visibilité, adhérence, durabilité) : matériaux et procédés
- Évaluer la pertinence d'uniformiser la couleur du marquage des passages piétonniers



PROJET DE PLAN D'ACTION

Feux pour piétons

ACTIONS À COURT TERME :

- Compléter le programme de mise aux normes des feux (décompte numérique)
- Réaliser un projet pilote de traversée en diagonale
- Évaluer et revoir le temps alloué pour la traversée aux 10 intersections les plus problématiques pour les personnes âgées

ACTIONS À MOYEN TERME :

- Évaluer le mode de fonctionnement des feux de piéton en vue de le simplifier et de l'harmoniser
- Évaluer la pertinence de la traversée en deux temps



PROJET DE PLAN D'ACTION

Virage à droite au feu rouge (VDFR)

ACTIONS À COURT TERME :

- Maintenir l'interdiction du VDFR



PROJET DE PLAN D'ACTION

Éducation, sensibilisation, information

ACTIONS À COURT TERME :

- Poursuivre et multiplier les campagnes de sensibilisation concertées avec les divers intervenants et partenaires

ACTIONS À MOYEN TERME :

- Formaliser les mécanismes d'actions concertées afin d'accroître l'efficacité des campagnes de sensibilisation



PROJET DE PLAN D'ACTION

Contrôle policier

ACTIONS À COURT TERME :

- Poursuivre le déploiement du contrôle automatisé (photo radar) sur le réseau municipal
- Fournir les résultats d'analyse au SPVM pour qu'il en tienne compte dans l'élaboration des stratégies de contrôle



PROJET DE PLAN D'ACTION

Suivi-évaluation

ACTIONS À COURT TERME :

- Poursuivre le développement du système de données sur la sécurité des piétons
- Fournir un recueil statistique spécifique à chaque arrondissement

ACTIONS À MOYEN TERME :

- Réaliser une étude avant-après
- Élaborer des indicateurs de performance et des tableaux de bord
- Développer les outils de collecte et d'analyse des déplacements des piétons



PROJET DE PLAN D'ACTION

Développement et harmonisation

ACTIONS À COURT TERME :

- Poursuivre l'élaboration du guide d'aménagement durable des rues de Montréal
- Compléter la concertation avec les partenaires sur la sécurité des piétons

ACTIONS À MOYEN TERME :

- Mettre en place un système de management de la sécurité routière
- Encourager le développement d'une expertise locale en sécurité routière en milieu urbain
- Développer des outils d'analyse et d'aide à la décision pour permettre une gestion proactive de la sécurité routière



CADRE DE MISE EN ŒUVRE

1. Rappel (contexte, objectifs et démarche)
2. Principales problématiques
3. Préférences des piétons
4. Bonnes pratiques
5. Pistes d'interventions – Projet de plan d'action
6. **Cadre de mise en œuvre**
7. Conclusion



CADRE DE MISE EN ŒUVRE

PLANIFICATION-PROGRAMMATION

❑ Court terme 1 à 3 ans

- ❖ Déployer des mesures spécifiques : constats les plus forts – Endroits problématiques
- ❖ Définir les interventions à moyen et long termes (guides, outils d'analyse et d'aide à la décision...) → élaborer des programmes

❑ Moyen et long termes (3 ans et +)

- ❖ Déployer les programmes

❑ Opportunité : mise à jour du Plan de transport



CADRE DE MISE EN ŒUVRE

VOLET FINANCIER

☐ Court terme

- ❖ Utilisation des budgets de programmes existants +
- ❖ Enveloppe complémentaire à estimer

☐ Long terme

- ❖ À préciser

CONCLUSION



1. **Rappel (contexte, objectifs et démarche)**
2. **Principales problématiques**
3. **Préférences des piétons**
4. **Bonnes pratiques**
5. **Pistes d'interventions – Projet de plan d'action**
6. **Cadre de mise en œuvre**
7. **Conclusion**

CONCLUSION



Problématique complexe et diffuse,

→ Nécessité d'une action systématique + harmonisation

Principales problématiques connues,

→ Place à l'amélioration continue

Pratiques actuelles à Montréal,

→ encadrer et étendre leur déploiement

Une démarche qui se poursuit,

→ poursuivre les analyses , la concertation (approche 3E), le développement des normes, l'harmonisation des pratiques et le développement de l'expertise

Plan de transport

Merci de votre attention

www.ville.montreal.qc.ca/plandettransport

