

Commission sur le transport
et les travaux publics

RAPPORT ET RECOMMANDATIONS

Examen public

**Cohabitation sécuritaire entre les usagers vulnérables et
les véhicules lourds en milieu urbain, dans l'optique de la
« Vision zéro » en matière de sécurité routière**

Rapport déposé au conseil municipal
le 15 mai 2017
et au conseil d'agglomération
le 18 mai 2017

Commissions
permanentes
Montréal 

Service du greffe

Division des élections, du soutien aux commissions et de la réglementation
275, rue Notre-Dame Est, bureau R-134
Montréal (Québec) H2Y 1C6

LA COMMISSION :

PRÉSIDENTE

M. Michel Bissonnet
Maire d'arrondissement
Arrondissement de Saint-Léonard

VICE-PRÉSIDENTES

M. Michel Gibson
Maire de la Ville de Kirkland

Mme Marianne Giguère
Conseillère d'arrondissement
Arrondissement Le Plateau Mont-Royal

MEMBRES

M. Maurice Cohen
Conseiller d'arrondissement
Arrondissement de Saint-Laurent

Mme Suzanne Décarie
Conseillère de la Ville
Arrondissement de Rivière-des-Prairies – Pointe-aux-Trembles

Mme Mary Deros
Conseillère de la Ville
Arrondissement de Villeray – Saint-Michel – Parc-Extension

M. Marc-André Gadoury
Conseiller de la Ville
Arrondissement de Rosemont – La Petite Patrie

Mme Paola Hawa
Maire de la Ville de Sainte-Anne-de-Bellevue

M. Pierre L'Heureux
Conseiller d'arrondissement
Arrondissement de Verdun

Mme Monica Ricourt
Conseillère d'arrondissement
Arrondissement de Montréal-Nord

M. Craig Sauvé
Conseiller de la Ville
Arrondissement Le Sud-Ouest

Montréal, le 15 mai 2017

Monsieur Frantz Benjamin
Président du conseil municipal
Hôtel de ville de Montréal
275, rue Notre-Dame Est
Montréal (Québec) H2Y 1C6

Monsieur le Président,

Conformément au Règlement sur les commissions permanentes du conseil municipal (06-009) et au Règlement sur les commissions permanentes du conseil d'agglomération (RCG 06-024), nous avons l'honneur de déposer, au nom de la Commission sur les transports et les travaux publics, le rapport et les recommandations de la Commission portant sur la *Cohabitation sécuritaire entre les usagers vulnérables et les véhicules lourds en milieu urbain, dans l'optique de la « Vision zéro » en matière de sécurité routière.*

Nous vous prions d'agréer, Monsieur le Président, l'expression de nos sentiments les meilleurs.

Le président,

« *Original signé* »

Michel Bissonnet

La secrétaire recherchiste,

« *Original signé* »

Élisabeth Rivest

TABLE DES MATIÈRES

INTRODUCTION.....	3
1. LE PROCESSUS D'EXAMEN PUBLIC	3
2. PRÉSENTATION DU DOSSIER.....	4
3. MISE EN CONTEXTE DES RECOMMANDATIONS FORMULÉES	6
4. LES RECOMMANDATIONS	7
5. CONCLUSION	16
ANNEXE 1 : RÉOLUTIONS DES CONSEILS.....	17
ANNEXE 2 : LISTE DES PERSONNES RESSOURCES IMPLIQUÉES DANS LE DOSSIER.....	21
ANNEXE 3 : LISTE DES INTERVENANTS ET DES AUTEURS DES MÉMOIRES.....	22

INTRODUCTION

En janvier 2017, le conseil municipal a adopté une résolution (CM17 0091) pour mandater la *Commission sur le transport et les travaux publics* afin d'étudier les façons d'inciter les entrepreneurs en déneigement à installer des dispositifs permettant de réduire les angles morts ainsi que de collaborer avec l'industrie pour doter de tels dispositifs les équipements de déneigement qui le permettent, que ces équipements soient ou non propriété de la Ville. Le conseil a demandé qu'un rapport lui soit fait dans un délai de trois (3) mois.

Par la suite, au conseil d'agglomération du mois de février 2017, les élus ont convenu par résolution de confier à la *Commission sur le transport et les travaux publics* le mandat d'« effectuer un état de situation de la problématique concernant la cohabitation entre les usagers vulnérables et les véhicules lourds en milieu urbain et de recommander des pistes de solutions afin d'améliorer la sécurité des usagers de la route dans l'optique de la "Vision zéro" en matière de sécurité routière » (CG17 0051). Les extraits des procès-verbaux des deux assemblées des conseils sont reproduits en **Annexe 1**.

La Commission a donc décidé de jumeler ces deux motions et de réaliser ces mandats par le biais d'une consultation publique. Le présent rapport constitue l'aboutissement de cette consultation. Dans un premier temps, les grandes étapes de la consultation publique sont décrites. Une synthèse est ensuite faite du dossier proposé comme base de réflexion par la Direction des transports de la Ville de Montréal. La dernière partie reprend les recommandations adoptées à l'unanimité par la Commission lors de la séance publique du 4 mai 2017.

Enfin, ce rapport rassemble, à l'**Annexe 2**, la liste complète des personnes ressources ayant soutenu la Commission dans la réalisation de son mandat. La liste des personnes ayant pris la parole lors des séances publiques d'audition des mémoires est quant à elle présentée à l'**Annexe 3**. Cette même annexe inclut également la liste des intervenants aux périodes de questions et commentaires du public, soit lors de la séance de présentation du dossier ou au moment de l'adoption des recommandations. Enfin, on y retrouve aussi la liste des mémoires déposés sans présentation orale.

1. LE PROCESSUS D'EXAMEN PUBLIC

Conformément à la réglementation sur les commissions permanentes, un avis public a été diffusé le 7 mars 2017 pour annoncer la tenue de cette consultation publique et en expliquer le déroulement. Cet avis a été diffusé dans deux quotidiens montréalais, l'un francophone et l'autre anglophone. Les assemblées ont de plus été annoncées au moyen d'un affichage dans les bureaux Accès Montréal, les mairies des villes liées, les bureaux d'arrondissement et sur le portail de la Ville de Montréal. Un communiqué de presse a également été envoyé aux médias tandis qu'une invitation a été adressée aux 300 abonnés du bulletin des commissions ainsi qu'aux représentants d'organismes et de groupes d'intérêt identifiés avec l'aide de la Direction des transports, responsable du dossier. Enfin, des manchettes ont été publiées sur Twitter et Facebook de façon à informer le public de l'avancement de cette consultation.

Un cahier de consultation en soutien à cet exercice de réflexion a été rendu public le 7 mars 2017 dans l'ensemble de lieux énumérés précédemment, ainsi que sur le site Internet des commissions permanentes.

La première assemblée publique d'information a eu lieu le 21 mars 2017. À cette occasion, la Direction des transports de la Ville de Montréal a présenté le dossier soumis à la consultation publique. La Commission a par la suite siégé à deux reprises pour entendre les mémoires du public, soit les 18 et 19 avril 2017. Au total, 17 mémoires de citoyens et de représentants d'organismes, d'entreprises et d'établissements ont été déposés. La Commission s'est ensuite réunie en séances de travail afin de préparer ses recommandations. Celles-ci ont été adoptées publiquement le 4 mai 2017.

En tout, environ cinquante personnes se sont présentées aux quatre (4) assemblées publiques.

Au nom de tous les membres, le président témoigne sa reconnaissance au responsable du dossier du transport au comité exécutif, M. Aref Salem, ainsi qu'à l'équipe de la Direction des transports pour son excellente collaboration dans l'étude de ce dossier. Des remerciements sont également adressés à M. Sébastien Bédard, ingénieur au Ministère des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification du Québec (MTMDET), qui a présenté à la Commission l'état d'avancement d'un projet de recherche en cours sur l'installation de miroirs convexes sur les véhicules lourds.

Conformément à la réglementation en vigueur, le présent document, de même que tous les documents déposés au sujet de cette étude publique peuvent être consultés sur la page Internet des commissions à l'adresse www.ville.montreal.qc.ca/commissions, ainsi qu'à la Division des élections, du soutien aux commissions et de la réglementation du Service du greffe, bureau R-134 de l'hôtel de ville.

2. PRÉSENTATION DU DOSSIER

Le 21 mars 2017, la Direction des transports de la Ville de Montréal a présenté le dossier qu'elle avait préparé sur la Cohabitation sécuritaire entre les usagers vulnérables et les véhicules lourds en milieu urbain. Trois (3) présentations complémentaires ont été faites à cette occasion, avec l'objectif d'informer et de susciter la réflexion du public sur le concept de la « Vision Zéro » en matière de sécurité urbaine et des différents enjeux liés à la cohabitation des usagers sur le réseau routier.

Dans sa présentation, Mme Nancy Badeau, ingénieure et chef d'équipe à la Direction des transports de la Ville de Montréal a d'entrée de jeu affirmé que, malgré la tendance observée à la diminution des collisions mortelles au cours des 10 dernières années, le bilan des collisions impliquant un véhicule lourd demeure plus élevé et surtout surreprésenté. Ainsi, a-t-elle expliqué, pour encore améliorer le bilan routier, il devient nécessaire de reconnaître les limites de l'approche classique et d'adopter de nouvelles façons de faire. C'est pour cette raison que Montréal a décidé d'adhérer à la « Vision Zéro » collision mortelle ou grave.

Mme Badeau a ensuite expliqué les quatre (4) principes qui constituent les fondements de cette vision, soit l'éthique, la responsabilité partagée, la sécurité – qui reconnaît a priori la faillibilité des êtres humains – et, enfin, l'acceptation du changement par toutes les parties prenantes. L'adoption de cette vision implique un important changement de paradigme par rapport à l'approche traditionnelle qui privilégiait, dans les systèmes de transports, la fluidité des véhicules motorisés au détriment de la sécurité et de la mobilité des autres usagers de la route.

Mme Badeau a par la suite présenté les quatre (4) principaux objectifs de la consultation :

- Identifier de manière consensuelle les actions qui peuvent être appliquées pour développer une approche « Vision Zéro » en contexte de cohabitation du réseau routier urbain ;
- Identifier les actions qui méritent d'être explorées ;
- S'assurer que l'ensemble des composantes et des partenaires ont été identifiés ;
- Établir la priorité des actions à prendre.

Pour alimenter la réflexion en matière de « Vision Zéro », la Ville de Montréal a donc proposé les six (6) axes de réflexion complémentaires, issus de la littérature récente :

- 1- L'ingénierie des transports et l'aménagement du territoire
- 2- L'ingénierie du véhicule
- 3- L'éducation et la sensibilisation
- 4- La réglementation et le contrôle
- 5- L'engagement et l'acceptation par toutes les parties prenantes du système
- 6- L'équité entre les usagers et sur l'ensemble du territoire

Mme Badeau a enchaîné en présentant l'analyse de différentes données d'une centaine de collisions, afin de mieux cerner la problématique de cohabitation entre usagers vulnérables et véhicules lourds. Plusieurs paramètres ont été observés tels la gravité des collisions, les caractéristiques des victimes, le moment du jour, de la semaine ou de l'année, incluant les périodes de déneigement, les scénarios récurrents de collision, les territoires touchés, notamment les zones de travaux. Elle a présenté les actions déjà réalisées qui contribuent déjà à l'atteinte de la « Vision Zéro » et a terminé sa présentation en proposant des exemples d'interventions à explorer pour chaque axe de réflexion.

M. Sébastien Bédard, ingénieur au MTMDET, a pour sa part fait état de l'avancement d'un projet de recherche conjoint avec la Société d'assurance automobile du Québec (SAAQ), la Ville de Montréal et l'École Polytechnique de Montréal. Ce projet vise à proposer une solution pour améliorer la détection des piétons en milieu urbain par les conducteurs de véhicules lourds. Lorsqu'elle sera complétée, cette vaste étude aura permis de mieux cerner la problématique, d'évaluer différentes solutions offertes et d'effectuer des recommandations. M. Bédard a indiqué que la recherche a permis d'identifier six (6) situations problématiques impliquant un usager vulnérable. Pour chacune, des solutions différentes devront être évaluées. Cependant, les chercheurs ont choisi de prioriser l'amélioration de la visibilité des conducteurs de camion, qui est limitée par d'importants angles morts, et ce tout autour de ce type de véhicules. La solution présentement à l'étude vise l'ajout de rétroviseurs sur les camions, une solution peu dispendieuse pour laquelle les équipements sont facilement accessibles et acceptables par les utilisateurs. M. Bédard a conclu en expliquant comment l'efficacité de cette solution était évaluée dans un environnement contrôlé, de façon à mesurer si elle permet vraiment d'améliorer la détection d'un piéton.

Mme Sylvie Tremblay, conseillère en aménagement de la Direction des transports de la Ville de Montréal, a ciblé sa présentation sur l'aménagement des rues comme composante centrale pour améliorer la cohabitation sécuritaire entre les usagers vulnérables et les véhicules lourds en milieu urbain. À l'aide d'illustrations sur les bonnes – et les moins bonnes – pratiques d'aménagement du domaine public, Mme Tremblay a démontré le potentiel et les limites des

stratégies d'aménagement de rue qui optent pour le postulat selon lequel la vie est plus importante que la mobilité. Elle a expliqué le concept de « Road Diet », qui révisé les normes d'aménagement des artères pour rendre ces dernières plus conviviales et partagées de façon plus équitable entre les différents usagers. Les nouvelles normes d'aménagement peuvent inclure une reconfiguration de la géométrie de la rue, un aménagement qui favorise le transport actif et collectif, des zones tampons qui améliorent le confort des usagers vulnérables le long des artères à fort débit, des mesures ciblées pour assurer l'accessibilité universelle des aménagements piétons, l'aménagement de saillies et de seuils d'entrée, et enfin, des modifications du sens des rues afin d'apaiser la circulation dans certains secteurs.

Les présentations peuvent être consultées sur le site des commissions permanentes, à l'adresse suivante : www.commissions.ville.montréal.qc.ca.

3. MISE EN CONTEXTE DES RECOMMANDATIONS FORMULÉES

Dix-sept (17) mémoires et opinions ont été déposés dans le cadre de cet exercice de consultation, dont quinze (15) ont été présentés de vive voix.

La Commission a pris connaissance des points de vue exprimés par les citoyens, organismes, entreprises et établissements ayant participé à cette consultation et elle a analysé tous les mémoires et opinions déposés. Pour préparer ses recommandations, la Commission a aussi pu compter sur la collaboration des représentants de la Direction des transports de la Ville de Montréal, qui ont éclairé les commissaires à plusieurs reprises sur différents aspects techniques à considérer. La Commission remercie chaleureusement M. Benoit Champagne, directeur, M. Guy Pellerin, chef de division, Mme Nancy Badeau, chef d'équipe et M. Djilliali Aoudj, ingénieur.

La Commission a préparé ses recommandations avec en tête les éléments suivants, rapportés par les participants.

D'abord, l'approche « Vision Zéro » en matière de sécurité routière est courageuse et nécessaire. Elle suppose de modifier en profondeur nos façons d'aborder les choses pour trouver de nouvelles solutions, mieux adaptées. Plusieurs participants en ont d'ailleurs parlé comme étant un changement de paradigme.

Ce changement doit être géré et planifié de sorte que toutes les parties prenantes puissent s'adapter à la nouvelle vision. Or ceci prend du temps, ce que d'autres villes ont compris en inscrivant la mise en œuvre de la « Vision Zéro » dans un horizon temporel de plusieurs années. C'est pourquoi la Commission a distingué, dans ses recommandations, celles qui peuvent selon elle se réaliser à court terme de celles qui nécessiteront des efforts à moyen et long termes.

Enfin, la Commission est convaincue que les six (6) axes d'interventions proposés doivent être abordés en même temps et en équilibre les uns par rapport aux autres. C'est pourquoi les commissaires ont volontairement évité de prioriser un axe d'interventions au détriment des autres.

Les trente (30) recommandations adoptées publiquement le 4 mai 2017 sont reprises au chapitre suivant. Elles sont étayées de considérants issus des mémoires présentés, de façon à en faciliter la compréhension.

4. LES RECOMMANDATIONS

La Commission sur le transport et les travaux publics remercie sincèrement les citoyens, les représentants d'organismes, d'établissements et d'entreprises qui ont pris part à cette consultation publique sur la **Cohabitation sécuritaire entre les usagers vulnérables et les véhicules lourds en milieu urbain, dans l'optique « Vision Zéro » en matière de sécurité routière.**

La Commission remercie également les représentants de la Direction des transports de la Ville de Montréal pour leur soutien tout au long de la démarche.

Au terme de ses travaux et après analyse des propositions et commentaires issus des 17 mémoires déposés, la Commission sur le transport et les travaux publics soumet les 30 recommandations suivantes :

L'atteinte de la « Vision Zéro », un changement de paradigme ambitieux qui nécessite des actions à court, moyen et long termes.

Considérant que tous les participants entendus lors de la consultation se sont dits favorables à l'adoption de la « Vision Zéro » par Montréal;

Considérant que cette vision implique un audacieux changement de paradigme*, privilégiant désormais la sécurité de tous les usagers de la route dans leurs déplacements, et non la fluidité des véhicules motorisés;

Considérant que dans une optique de « Vision Zéro », la vie et la santé humaines ne peuvent jamais être échangées contre d'autres bénéfices sociaux, elles ne peuvent faire l'objet de comparaisons coûts/bénéfices, car on ne peut leur accorder de valeur pécuniaire;

Considérant l'importance de passer des principes aux pratiques, ce que la Ville de Montréal peut faire à travers plusieurs de ses compétences;

Considérant les six axes d'interventions identifiés pour construire le plan d'action dans l'optique « Vision Zéro », sur lesquels il est nécessaire de travailler simultanément, en équilibrant les interventions les unes avec les autres afin d'opérer un changement d'approche durable dans la mobilité sécuritaire des personnes et des biens;

Considérant que des actions à court terme sont possibles pour améliorer la sécurité;

Considérant cependant que les actions à court terme ne parviendront pas à changer à elles seules le système actuel de gestion de la mobilité, axé davantage sur la fluidité que sur la sécurité;

Considérant ce qui précède et compte tenu de tout ce qu'elle a lu et entendu lors de cette consultation;

La Commission recommande à l'Administration de :

R-1. S'assurer que le plan d'action « Vision Zéro » présentement en élaboration inclut des mesures afin de rendre plus sécuritaire la cohabitation entre les usagers vulnérables et les véhicules lourds, et ce en tenant compte des six (6) axes d'interventions.

* Pour changer de paradigme, il est nécessaire de modifier la manière de voir les choses afin de trouver de nouvelles solutions mieux adaptées.

La Commission précise également dans ses recommandations les actions qui pourront se réaliser à court terme et celles qui devront se déployer dans le temps afin de réduire à la source les problèmes de cohabitation entre les usagers vulnérables et les véhicules lourds.

Une trentaine de recommandations d'actions à conjuguer avec soin, en tenant compte des six (6) axes d'interventions

Axe 1 : Ingénierie des transports et aménagement du territoire

Considérant les nombreuses solutions permettant d'annoncer efficacement la présence de piétons et cyclistes sur le réseau routier, mesures qui peuvent être installées rapidement et à faible coût;

À court terme, la Commission recommande à l'Administration de :

R-2. Identifier les solutions dont les effets sont reconnus en contexte montréalais et évaluer systématiquement la faisabilité de les implanter à l'échelle de la Ville afin de sécuriser les endroits conflictuels le long du réseau routier, en particulier le réseau artériel, les entrées de chantier en milieu urbain et les entrées charretières à fort débit véhiculaire.

À titre d'illustration, plusieurs solutions ont été présentées, lors de la consultation, notamment :

- le marquage au sol : traversées piétonnes, zones d'entrecroisement d'usagers, sas à vélo, etc.;
- l'aménagement de saillies de trottoirs;
- l'installation de bollards;
- l'optimisation de l'emplacement de la ligne d'arrêt;
- l'aménagement de refuges universellement accessibles, situés à mi-chemin sur les intersections des grandes artères;
- la construction de dos d'âne pour ralentir la circulation des camions de livraison dans les ruelles et à la sortie des ruelles;

R-3 Faire respecter systématiquement, d'ici décembre 2018, les règles prévues au Code de la sécurité routière concernant le 5 mètres de dégagement des intersections et de part et d'autre d'un passage piétonnier et mandater la Direction des transports pour accompagner les arrondissements sur les questions techniques afin d'assurer une implantation harmonieuse de cette mesure;

R-4. Lorsque l'efficacité d'une ou l'autre solution innovante n'a pas été validée en contexte Montréalais, effectuer une recherche sur les conditions nécessaires pour en assurer l'efficacité et l'évaluer par le biais d'un projet pilote.

Considérant les enjeux identifiés par la Commission sur la gestion du marquage au sol et de ses impacts sur la cohabitation sécuritaire entre les usagers vulnérables et les véhicules lourds;

À court terme, la Commission recommande à l'Administration de :

R-5. Prendre les mesures pour optimiser la gestion du marquage au sol, dans une perspective équitable et durable pour chaque arrondissement.

Considérant qu'il importe dès maintenant de tirer profit de toutes les occasions pour construire un milieu urbain où la sécurité de tous les usagers de la route est la priorité;

Considérant que la mise en pratique de la « Vision Zéro » doit dorénavant orienter les aménagements urbains en fonction des usagers les plus vulnérables, et non en fonction de la taille des camions et de la fluidité de circulation;

Considérant que les prochains chantiers de réhabilitation de rues sont autant d'occasions favorables de modeler un réseau routier répondant davantage à cette aspiration collective de se donner des rues sécuritaires à Montréal;

Considérant que dans une optique de « Vision Zéro », la taille des camions augmente le risque de collisions en milieu urbain et qu'elle devra conséquemment s'adapter à la taille et à l'aménagement des rues, et non l'inverse;

À moyen et long termes, la Commission recommande à l'Administration de :

- R-6.** Intégrer, dès la planification du réaménagement ou de la construction d'infrastructures routières, les principes de la « Vision Zéro » afin de prévoir des aménagements physiques qui induisent des comportements sécuritaires pour tous;
- R-7.** Lors de projet de construction immobilière, rendre l'émission d'un permis conditionnelle à la présentation, par le promoteur, d'un plan de livraison conforme aux objectifs de la « Vision Zéro »;
- R-8.** Se doter à l'échelle de Montréal d'une signalisation harmonisée et simplifiée en ce qui concerne les feux de circulation, en fonction des besoins des usagers vulnérables et en portant une attention particulière aux personnes âgées et aux personnes vivant avec un handicap. À titre d'exemple, lorsqu'un feu de circulation donne la priorité à tous les piétons en même temps, il devrait être accompagné d'un feu de circulation sonore, afin de guider les malvoyants en l'absence de circulation automobile;
- R-9.** Uniformiser les plaques odonymiques de façon à ce qu'elles soient visibles et lisibles, comme proposé dans le plan d'action *Municipalité amie des aînés (MADA)*.

Considérant les outils technologiques en élaboration pour améliorer la performance de l'industrie de la logistique et du transport;

Considérant les réalisations de « Montréal, Ville intelligente et numérique » pour optimiser en temps réel la mobilité des usagers sur le territoire;

À court terme, la Commission recommande à l'Administration de :

- R-10.** Mettre à jour et rendre disponible en données ouvertes le Plan de camionnage interactif de l'agglomération de Montréal, en précisant les restrictions, mais également les entraves liées aux chantiers en cours, les voies de contournement prévues et, enfin, les zones accidentogènes ou à risque de collision.

Axe 2 : Ingénierie du véhicule (Équipements)

Considérant l'ampleur des angles morts sur les véhicules lourds et que, malgré de nombreux essais et les recherches en cours, la communauté scientifique n'a pas encore identifié un système unique qui permettrait d'améliorer de façon fiable la visibilité des véhicules lourds;

Considérant le fort consensus des élus montréalais quant à l'importance d'agir pour prévenir la mort des usagers vulnérables;

Considérant que les barres latérales, sans prévenir les collisions, permettraient de sauver des vies;

Considérant que les villes de Westmount et de Montréal ont déjà doté leurs véhicules lourds de barres latérales;

Considérant que les caméras arrières sont déjà autorisées et répandues dans les véhicules de promenade comme outil de prévention des collisions;

À court terme, la Commission recommande à l'Administration de :

R-11. Agir de façon exemplaire, en installant des caméras arrières sur la flotte de véhicules lourds de la Ville de Montréal et en documentant rigoureusement l'impact sur la sécurité des usagers vulnérables.

À moyen et long termes, la Commission recommande à l'Administration de :

R-12. Exiger, dans les appels d'offres nécessitant l'utilisation de véhicules lourds, que les fournisseurs de la Ville s'équipent de barres latérales, lorsque le type de camions le requiert pour en diminuer le danger.

Considérant les nombreuses avancées technologiques en matière de conduite assistée, notamment pour réduire les angles morts des véhicules motorisés;

Considérant par exemple la possibilité d'installer un système bidirectionnel de détection, qui avertit à la fois le chauffeur à l'intérieur du véhicule et l'utilisateur vulnérable à l'extérieur, lorsque ce dernier se trouve dans l'angle mort d'un camion;

Considérant que le design des véhicules lourds et la qualité de ses équipements ont un impact sur la visibilité des conducteurs;

Considérant qu'en cette matière, la Ville de Montréal n'a pas directement le pouvoir de réglementer le design des camions;

Considérant l'arrivée de véhicules électriques, plus silencieux, qui seront plus difficiles à entendre pour les usagers vulnérables, notamment les personnes malvoyantes;

À court terme, la Commission recommande à l'Administration de :

- R-13.** Faire les alliances et collaborations nécessaires avec les gouvernements provincial et fédéral, la STM et la communauté scientifique pour rapidement développer la connaissance sur les systèmes permettant de réduire les angles morts sur les véhicules lourds, notamment les miroirs convexes, les caméras latérales et arrières et les nouvelles technologies de conduite assistée.
- R-14.** S'inspirer en autres des villes de Londres, de Seattle et de la Nouvelle Orléans pour développer un indice mesurant la performance de visibilité des véhicules lourds en Amérique du Nord, afin de limiter graduellement la circulation des véhicules à angles morts élevés.
- R-15.** Inciter la STM à trouver une solution et à documenter son efficacité pour assurer une cohabitation sécuritaire entre les autobus électriques, plus silencieux, et les usagers vulnérables.

Axe 3 : Éducation et sensibilisation

Considérant que presque tous les mémoires ont insisté sur l'importance d'éduquer et de sensibiliser les usagers de la route au nouveau paradigme de la « Vision Zéro »;

Considérant que l'utilisation sécuritaire des routes repose sur de nombreuses règles codifiées dans le Code de la sécurité routière, mais que les piétons et cyclistes ne connaissent pas nécessairement ces règles;

Considérant que les règles sont parfois difficiles à interpréter, en particulier lorsque leur application diffère d'un endroit à l'autre alors que les situations sont pourtant similaires, ou encore lorsque les règles sont rappelées par de nombreux panneaux;

Considérant que pour combler cette lacune, Vélo Québec a développé une formation pour « Cycliste averti » qui connaît un vif succès et a déjà permis de directement sensibiliser des centaines de jeunes usagers à la conduite sécuritaire du vélo;

À court terme, la Commission recommande à l'Administration de :

- R-16.** Évaluer la faisabilité d'offrir la formation de « Cycliste averti » dans toutes les écoles montréalaises, avec ses partenaires;
- R-17.** Proposer à l'industrie du camionnage de s'inspirer des formations données par la STM à ses chauffeurs, en matière de sécurité routière en milieu urbain.
- R-18.** Agir de façon exemplaire, en offrant une formation continue aux chauffeurs de véhicules lourds à l'emploi de la Ville de Montréal et en exigeant de même des camionneurs à l'emploi des entreprises avec qui la Ville fait affaire;

Considérant que la Ville de Montréal prépare une campagne de sensibilisation au partage des responsabilités, dans une optique « Vision Zéro »;

Considérant que la Ville de Montréal s'est récemment engagée, dans sa Politique de l'enfant à « offrir aux enfants un environnement urbain propice au jeu et à la découverte, conçu et aménagé de manière sécuritaire, attrayante et universellement accessible »;

Considérant que dans son plan d'action MADA, la Ville de Montréal s'est également engagée à développer son « réflexe aîné », et compte tenu de la surreprésentation des aînés victimes de collisions mortelles;

Considérant que les personnes vivant avec un handicap ont le droit de se déplacer dans la Ville au même titre que les autres citoyens et que des aménagements accessibles universellement profitent à tous en réalité, puisque les personnes handicapées sont les révélateurs des difficultés vécues à un degré moindre par tous les usagers.

À court terme, la Commission recommande à l'Administration de :

R-19. Inclure, dans les campagnes de sensibilisation à venir, des messages ciblés pour les usagers vulnérables et pour les camionneurs, incluant les conducteurs de véhicules-outils quant aux enjeux de sécurité associés à chacun, tout en insistant sur la responsabilité prépondérante des conducteurs de véhicules lourds et de véhicules-outils :

- La présence de camions en milieu urbain : grands angles morts et rayon de braquage important, respect strict des limites de vitesse, zone de freinage plus longue.
- Certaines caractéristiques des usagers vulnérables, en particulier les personnes aînées ou les personnes vivant avec un handicap, les enfants et, enfin, les cyclistes qui sont particulièrement exposés sur le réseau routier.

Axe 4 : Règlement et contrôle

Considérant que la vitesse augmente le risque des collisions mortelles, en réduisant le temps de réaction des conducteurs et diminuant les chances de survie en cas de collision avec les usagers vulnérables, ce qui est contraire à l'optique de « Vision Zéro »;

Considérant qu'il serait plus dangereux d'imposer des limites de vitesse différentes selon les types de véhicules, à moins d'avoir des voies réservées en fonction des vitesses autorisées;

À court terme, la Commission recommande à l'Administration de :

R-20. Abaisser la vitesse de tous les véhicules à 30 km/h dans les rues résidentielles des quartiers montréalais et à 40 km/h sur le réseau artériel et induire le respect de ces limites de vitesse par l'aménagement de mesures d'apaisement de la circulation (voir Axe 1);

R-21. Maintenir l'interdiction de tourner à droite aux feux rouges;

À moyen et long termes, la Commission recommande à l'Administration de :

R-22. Demander au Gouvernement du Québec de modifier la Code de sécurité routière de façon à obliger les conducteurs à maintenir une distance sécuritaire minimale d'un mètre entre leur véhicule et les piétons, lorsqu'ils entrent dans une intersection, à l'instar de la mesure adoptée pour protéger les cyclistes sur les routes.

Considérant les préoccupations exposées par l'industrie du camionnage quant aux impacts éventuels d'imposer des balises limitant certains types de camions dans certaines zones, ce qui pourrait en augmenter le nombre, ou encore en imposant des périodes de livraison autorisée en dehors des périodes d'ouverture des entreprises visées, ce qui pourrait engendrer des coûts de main-d'œuvre supplémentaire pour accueillir les marchandises;

Considérant les coûts importants liés à la congestion, que les consommateurs assument déjà;

Considérant que de l'avis de l'industrie du camionnage, les conducteurs de véhicules lourds apprécieraient probablement le fait de pouvoir circuler à l'extérieur des périodes de pointe en milieu urbain, si les livraisons étaient possibles à ces moments;

Considérant que la Commission est préoccupée du fait que les camions ne se stationnent pas tous de façon sécuritaire au moment d'effectuer une livraison dans un quartier central;

Considérant que la Commission n'est pas convaincue que la taille des camions utilisés est adéquate, compte tenu de la trame urbaine et de la quantité d'usagers vulnérables;

À court terme, la Commission recommande à l'Administration de :

R-23. Diminuer significativement la présence de véhicules lourds dans certaines zones ayant une forte densité d'usagers vulnérables et à certains moments de la journée lorsque le réseau est surchargé, en modulant les interdictions selon les paramètres les plus pertinents, notamment:

- la longueur maximale, compte tenu de la trame urbaine existante;
- le type d'usage : ainsi, la livraison locale doit être autorisée à certaines conditions tandis que le transit interurbain de marchandises doit plutôt être limité;

R-24. Suggérer aux arrondissements de restreindre le stationnement des véhicules lourds dans les rues locales, dans l'optique de la « Vision Zéro ».

Axe 5 : Engagement et acceptation (rôle et responsabilité de tous)

Considérant que Montréal est une plaque tournante concurrentielle en matière de logistique et de transport de marchandises, à l'échelle de l'Amérique du Nord, générant des milliers d'emplois et comblant un besoin incontournable de circulation des biens;

Considérant que Montréal détient de nombreux atouts en matière de transport intermodal, soit sa localisation géographique, la convergence d'infrastructures ferroviaires, aéroportuaires, portuaires et autoroutières qui relie la région à toute l'Amérique du Nord;

Considérant que parmi ses équipements, les activités portuaires constituent un important générateur de camionnage de transport de marchandises vers l'extérieur de la Ville;

Considérant que, malgré le fait que les activités portuaires fonctionnent 24 heures par jour, les heures d'ouverture des terminaux sont restreintes entre 8 h et 15 h du lundi au vendredi, ayant ainsi un impact sur le réseau routier en le surchargeant de camions en période de pointe du matin et du soir;

Considérant la mise sur pied, il y a environ 2 ans, d'un comité de travail regroupant les parties prenantes afin de trouver une façon d'étendre les périodes d'ouverture des terminaux portuaires;

À court terme, la Commission recommande à l'Administration de :

R-25. Encourager le comité mis en place à intensifier ses travaux afin de trouver une solution viable qui permet de réduire le nombre et la taille des camions sur les routes pendant les heures de pointe du matin et du soir, compte tenu de l'engagement « Vision Zéro ».

Considérant que la cohabitation sécuritaire dans une optique « Vision Zéro » est une responsabilité partagée entre tous les usagers, les concepteurs et les décideurs;

Considérant l'importance, pour obtenir un engagement de tous, que les informations soient partagées de façon transparente;

Considérant que la mise en place de solution de cohabitation sécuritaire passe par l'adhésion de toutes les parties prenantes ensemble dans la recherche active de solutions;

À court terme, la Commission recommande à l'Administration de :

R-26. Mettre sur pied un comité de travail pour concrétiser la mise en œuvre de la « Vision Zéro », en invitant des représentants de toutes les parties prenantes, notamment les syndicats de camionneurs et l'industrie du camion, les villes liées, la CMM, les usagers vulnérables, les représentants d'âinés, de cyclistes et de piétons et les concepteurs des routes.

Axe 6 : Équité entre usagers et sur l'ensemble du territoire

Considérant que les enquêtes origines-destinations révèlent que les cyclistes occupent une part modale de plus en plus importante, résultat des efforts de Montréal pour développer ce mode de transport actif sur son territoire;

Considérant que le tiers des Montréalais vit à moins de 5 km de son travail, ce qui de l'avis des experts rencontrés lors de la consultation, laisse entrevoir que la part modale du vélo augmentera encore dans les prochaines années;

Considérant qu'il est reconnu que plus le nombre de cyclistes augmente, plus le nombre d'accidents impliquant un vélo diminue;

À court terme, la Commission recommande à l'Administration de :

R-27. Poursuivre le développement du réseau cyclable de l'agglomération de Montréal.

Considérant que des informations précieuses résident dans les rapports du coroner sur les collisions de la route, afin d'améliorer la cohabitation sécuritaire entre les usagers vulnérables et les véhicules lourds, et que des recommandations du coroner sont parfois adressées à la Ville de Montréal, qui est alors tenue d'en effectuer le suivi;

À court terme, la Commission recommande à l'Administration de :

R-28. Analyser plus finement les données de collisions pour faire un portrait plus complet de la sécurité routière et des facteurs environnementaux impliqués, en collaboration avec différents partenaires;

R-29. Rendre public le suivi des recommandations adressés par le coroner à la Ville de Montréal.

Considérant le manque de données sur le transport des marchandises, qui nuit à la recherche de solutions pérennes;

Considérant la technologie disponible ou en développement pour documenter les déplacements des camions en milieu urbain;

Considérant à l'inverse l'importante quantité de données existant sur le déplacement des personnes et sur les collisions impliquant des blessés, données qui ne sont cependant pas exploitées à leur plein potentiel;

À moyen et long termes, la Commission recommande à l'Administration de :

R-30. Élaborer une stratégie de transport et distribution des marchandises à Montréal. Pour ce faire :

- À l'aide des outils technologiques existants, recueillir les données pertinentes pour mieux comprendre les habitudes et les besoins de l'industrie de la logistique et du camionnage, en collaboration avec les partenaires;
- Finaliser l'étude de faisabilité en vue d'établir des centres de transbordement qui permettrait de réduire le gabarit des véhicules lourds en milieux urbains denses pour privilégier un transport des marchandises plus écologique, tels les véhicules de livraison électriques ou les vélos-cargos;
- Étudier les systèmes de distribution de marchandises plus sécuritaires qui existent ailleurs dans le monde et voir comment on peut les adapter au territoire montréalais.

Remarque

Les participants à la consultation ont été nombreux à rappeler à la Commission que la « Vision Zéro » concerne tous les usagers de la route. Nonobstant ce qui précède et qui découle du mandat confié à la Commission, il demeure donc primordial de rappeler l'importance de protéger tous ces usagers, incluant les automobilistes qui représentent plus de 55 % des décès, lors d'une collision impliquant un véhicule lourd. La Commission est convaincue que la mise en application des présentes recommandations aura un impact positif sur tous les usagers du réseau routier montréalais.

Les 30 recommandations, sur proposition de M. Marc-André Gadoury, appuyée par Mme Marianne Giguère, ont été adoptées à l'unanimité lors de l'assemblée publique du 4 mai 2017.

5. CONCLUSION

La Commission est reconnaissante envers les citoyens, les représentants d'organismes, d'entreprises et d'établissements qui ont accepté son invitation à participer à cette consultation publique. La Commission a été impressionnée de tout le sérieux déployé dans la préparation des mémoires et opinions. Ce travail des participants a bien guidé les commissaires dans la préparation des recommandations.

Conformément à la réglementation sur les commissions permanentes, le présent document peut être consulté sur Internet, à l'adresse www.ville.montreal.qc.ca/commissions de même qu'à la Division des élections, du soutien aux commissions et de la réglementation au Service du greffe, bureau R-134 de l'hôtel de ville.

Le présent rapport peut être consulté à l'adresse : <http://ville.montreal.qc.ca/commissions>.

ANNEXE 1 : RÉOLUTIONS DES CONSEILS



Extrait authentique du procès-verbal d'une assemblée du conseil municipal

Assemblée ordinaire du lundi 23 janvier 2017
Séance tenue le 23 janvier 2017

Résolution: CM17 0091

Motion de l'opposition officielle pour une « Vision Zéro » dans les opérations de déneigement

Attendu que M^e Luc Malouin du Bureau du coroner a tenu une enquête publique pour éclaircir les causes et les circonstances du décès de quatre Montréalais lors d'opérations de déneigement en 2008-2009;

Attendu que le rapport affirme que les conducteurs n'ont jamais vu les victimes avant de les heurter à cause des angles morts des véhicules routiers lourds;

Attendu que le rapport du Coroner a recommandé à la Ville de Montréal de collaborer avec la Société d'assurance automobile du Québec et le ministère des Transports du Québec aux études sur les miroirs convexes ou autres dispositifs permettant de réduire les angles morts des véhicules lourds;

Attendu que le rapport du Coroner a recommandé à la Ville de Montréal d'étudier sur son territoire le résultat de ces études en modifiant le cahier des charges des entrepreneurs en déneigement afin d'y inclure les nouveaux équipements comme obligation contractuelle;

Attendu que la Commission européenne du transport routier a notamment adopté deux directives (en 2003 et en 2007) concernant les rétroviseurs et les dispositifs de vision indirecte supplémentaires afin que tous les nouveaux véhicules commerciaux en soient munis;

Attendu que depuis la tragique collision impliquant Jessica Holman-Price en 2005 lors d'une opération de déneigement, plusieurs villes et arrondissements comme Westmount, Saint-Laurent et plus récemment Montréal, ont pris des mesures pour sécuriser leur flotte de camions;

Attendu que la Ville de Montréal a dévoilé sa stratégie « Vision Zéro » en matière de sécurité routière en septembre 2016;

Il est proposé par M^{me} Valérie Plante

appuyé par M. Craig Sauvé

- 1- que la Ville de Montréal se conforme au rapport Malouin en intégrant au cahier des charges des entrepreneurs en déneigement lors des appels d'offres l'obligation contractuelle d'installer des dispositifs permettant de réduire les angles morts tels que des miroirs convexes, des caméras et des barres latérales;

2- que ces dispositifs soient intégrés en collaboration avec l'industrie sur tous les équipements impliqués dans les opérations de déneigement qui le permettent, tant pour la flotte de la Ville de Montréal que pour les contractants et sous-contractants.

Un débat s'engage.

Il est proposé par M. Aref Salem

appuyé par Mme Anie Samson

de référer la présente motion à la Commission sur le transport et les travaux publics, conformément au 5^o paragraphe de l'article 80 du *Règlement sur la procédure d'assemblée et les règles de régie interne du conseil municipal (06-051)*. Le conseiller Salem propose également de jumeler l'étude de la motion à un mandat qui est déjà prévu pour le mois de février qui a pour titre « Étude de la place du camion en ville ».

Un débat s'engage sur la proposition référant la présente motion à la Commission sur le transport et les travaux publics.

Il est proposé par M. Marvin Rotrand

appuyé par M. Francesco Miele

de bonifier la proposition des conseillers Salem et Samson référant la présente motion à la Commission sur le transport et les travaux publics en y priorisant son étude et de déposer un rapport à l'assemblée du conseil municipal du 24 avril 2017.

Le président du conseil indique, après vérifications auprès du greffier, que seul l'auteur de la motion de report peut inclure la proposition des conseillers Rotrand et Miele à sa proposition.

Le conseiller Salem propose aux membres du conseil d'étudier simultanément les 2 mandats donnés à la commission et de déposer un rapport au conseil municipal dans un délai de 3 mois.

La proposition est agréée.

Le débat se poursuit sur la proposition bonifiée du conseiller Salem.

À 17 h 01, le président du conseil, M. Frantz Benjamin, suspend les travaux jusqu'à 19 h.

À 20 h 33, le conseil reprend ses travaux.

Le débat se poursuit sur la proposition bonifiée du conseiller Salem.

Il est proposé par M. François Limoges

appuyé par Mme Laurence Lavigne Lalonde

de procéder à un vote à main levée sur la proposition bonifiée du conseiller Salem, à savoir de référer la présente motion à la Commission sur le transport et les travaux publics et de mandater ladite commission pour étudier cette motion ainsi que le mandat qui lui a été donné pour l'étude de la place du camion en ville, et de déposer un rapport au conseil municipal dans un délai de 3 mois.

Il est proposé par M. Francesco Miele

appuyé par M. Pierre Desrochers

de procéder à un vote enregistré sur cette proposition bonifiée par le conseiller Salem.

Le greffier fait l'appel des membres et le conseil se partage comme suit :

VOTE

Votent en faveur: Mesdames et messieurs Coderre, Desrochers, Samson, Chitilian, Perez, Rouleau, Gauthier, Bergeron, Copeman, Ménard, Vallée, Beis, Salem, Miele, Gibeau, Deros, Parenteau, Guay, Rossi, Boivin Roy, Gadoury, Duchesne, Rapanà, Perri, Gagnier, Black, DeSousa, Clément-Talbot, Celzi, Bissonnet, Lattanzio, Rotrand, Dauphin et Cloutier (34)

Votent contre: Mesdames et messieurs Plante, Limoges, Lavigne Lalonde, Thuillier, Ouellet, Sigouin, Ryan, Sauvé, Popeanu, Caldwell, McQueen, Norris, Mainville, Croteau, Downey, Lavoie, McIntyre, Marinacci, Shanahan, Hénault, Miranda, Deschamps, Barbe, Dorais, Cinq-Mars et Pagé (26)

Résultat: En faveur : 34
Contre : 26

Le président du conseil déclare la proposition bonifiée adoptée à la majorité des voix, et il est

RÉSOLU

en conséquence.

65.01
/cb

Denis CODERRE

Maire

(certifié conforme)

Yves SAINDON

Greffier de la Ville

Yves SAINDON
Greffier de la Ville

Signée électroniquement le 25 janvier 2017

Extrait authentique du procès-verbal d'une assemblée du conseil d'agglomération

Assemblée ordinaire du jeudi 23 février 2017
Séance tenue le 23 février 2017

Résolution: CG17 0051

Mandater la Commission sur les transports et les travaux publics afin d'effectuer un état de la situation de la problématique concernant la cohabitation entre les usagers vulnérables et les véhicules lourds en milieu urbain et de recommander des pistes de solutions afin d'améliorer la sécurité des usagers de la route dans l'optique de la « Vision Zéro » en matière de sécurité routière

Vu la recommandation du comité exécutif en date du 15 février 2017 par sa résolution CE17 0210;

Il est proposé par M. Alan DeSousa

appuyé par M. Lionel Perez

Et résolu :

de mandater la Commission sur les transports et les travaux publics afin d'effectuer un état de la situation de la problématique concernant la cohabitation entre les usagers vulnérables et les véhicules lourds en milieu urbain et de recommander des pistes de solutions afin d'améliorer la sécurité des usagers de la route dans l'optique de la « Vision Zéro » en matière de sécurité routière.

Adopté à l'unanimité.

30.02 1170211001

/lc

Denis CODERRE

Maire

(certifié conforme)

Yves SAINDON

Greffier de la Ville

Yves SAINDON
Greffier de la Ville

Signée électroniquement le 24 février 2017

ANNEXE 2 : LISTE DES PERSONNES RESSOURCES IMPLIQUÉES DANS LE DOSSIER

Responsable politique :

M. **Aref Salem**, membre du comité exécutif, responsable du transport

Personnes-ressources de la Direction des transports

M. **Benoit Champagne**, directeur des transports

M. **Djillali Aoudj**, ingénieur

Mme **Nancy Badeau**, chef d'équipe, division de la sécurité et aménagement du réseau artériel

Mme **Marie-Hélène Bouchard**, secrétaire recherchiste

M. **Guy Pellerin**, chef de division, sécurité et aménagement du réseau artériel

ANNEXE 3 : LISTE DES INTERVENANTS ET DES AUTEURS DES MÉMOIRES

Liste des intervenants à l'assemblée publique du 21 mars 2017

M. **Mathieu Séguin**, Coalition vélo de Montréal
Mme **Magali Bebronne**, Vélo Québec
Mme **Éliane Marceau**, Société de transport de Montréal

Liste des personnes ayant présenté un mémoire à l'assemblée publique du 18 avril 2017

Mme **Jeanne Robin**, Piétons Québec
Mme **Sophie Lantôt**, Société Logique
Mme **Alida Piccolo** et Dr **Gloria Jeliu**, Observatoire Vieillessement et Société
Mme **Josiane Paradis**, MOBA
Mme **Tania Gonzalez**, Concertation Ville-Émard – Côte Saint-Paul
Mme **Véronique Laforce**, Tatic Innovation

Liste des personnes ayant présenté un mémoire à l'assemblée publique du 19 avril 2017

M. **Luc Forget**, Ex Aequo
M. **Mathieu Charbonneau**, CargoM
Dr **Patrick Morency**, Direction régionale de santé publique, CIUSSS du centre-sud de Montréal
Mme **Marianne Zalzal**, citoyenne
M. **Marc Cadieux**, Association du camionnage du Québec
Mme **Gabrielle Anctil**, Vélo Fantôme Montréal
Mme **Magali Bebronne**, Vélo Québec
Mme **Arianne Paquin**, Centre d'écologie urbaine de Montréal
M. **Mathieu Séguin**, Coalition vélo de Montréal

Liste des personnes et organismes ayant déposé un mémoire sans présentation

CIUSSS du Centre-sud de Montréal

M. **Denis Clavet**, citoyen

Liste des intervenants à l'assemblée publique du 4 mai 2017

Aucun intervenant.