

Montréal, 7 septembre 2007

M.Michael Applebaum

Ville de Montréal
Montréal(Québec)

Objet : Mémoire sur le Plan de transport de Montréal

Monsieur,

Le présent mémoire porte sur le Plan de transport présenté par la Ville de Montréal. Ce plan est en version préliminaire et a été présenté au public le 6 juin 2007. Dans le présent mémoire, nous présentons nos commentaires sur le Plan de transport.

Dans notre mémoire nous commentons divers tracés d'aménagements cyclables proposés, nous commentons les aménagements piétonniers et nous commentons sur la sécurité des piétons.

Pour réduire les conflits entre piétons et véhicules, nous vous soulignons qu'un changement radical de la perception et du comportement des automobilistes envers les piétons devra être fait. Nous croyons qu'il est grand temps que les automobilistes Montréalais adoptent un comportement courtois envers les piétons similaire à celui des automobilistes des autres grandes villes canadiennes.

De plus, il faudra que les piétons adoptent à leur tour des comportements sécuritaires en suivant les règles du Code de sécurité routière.

Nous sommes disponibles à vous rencontrer et à répondre à toute question au sujet de notre mémoire.

Veillez agréer, Monsieur, nos sincères salutations.

Pierre Marcoux

Montréal

Mémoire
sur le
Plan de transport de Montréal

Présenté à la
**Commission du conseil d'agglomération sur
l'environnement, le transport et les
infrastructures de la Ville de Montréal,**

Par
Pierre Marcoux

7 septembre 2007

Table des matières

1. <u>Le co-voiturage</u>	<u>p. 3</u>
2. <u>Les pistes cyclables</u>	<u>p. 4</u>
<u>Figure no 13</u>	<u>p. 4</u>
<u>Croquis</u>	<u>p.12</u>
<u>Photos</u>	<u>p.19</u>
3. <u>Aménagements piétonniers et cyclistes</u>	<u>p24</u>
<u>Croquis</u>	<u>p26</u>
<u>Photos</u>	<u>p.29</u>
4. <u>Sécurité des piétons</u>	<u>p.33</u>
<u>Fiche technique</u>	
<u>Propositions d'amendements au Code</u>	
<u>de sécurité routière</u>	<u>p.35</u>
<u>Photos</u>	<u>p.38</u>
<u>Fiche technique - Visibilité aux intersections</u>	<u>p.41</u>
<u>Croquis</u>	<u>p.42</u>
<u>Conclusions</u>	<u>p.46</u>

Mémoire sur le « Plan de transport » de Montréal

Ce document est un mémoire commentant le « Plan de transport » présenté au public le 6 juin 2007 par Pierre Marcoux.

Nos observations et recommandations font référence à une figure ou une citation du « Plan de transport ».

Les sujets traités seront:

- 1.0 Le co-voiturage
- 2.0 Les pistes cyclables
- 3.0 Aménagements piétonniers et cyclistes
- 4.0 La sécurité des piétons

1. Le covoiturage

1.1 Voies prioritaires pour le co-voiturage sur les ponts de la Rive-Sud

Observations : À la figure N° 10 du « Plan de transport », il n'y a pas de symboles montrant que des mesures favorisant le transport collectif sur les ponts Victoria, Mercier et Jacques-Cartier.

Recommandations :

La figure N° 10 du « Plan de transport » devrait être modifiée et des voies prioritaires aux « co-voitureurs » devraient être prévues aux abords des ponts de la Rive-Sud.

2. Pistes cyclables

Figure N° 13



Vue en plan des pistes cyclables

Extrait de la figure 13 du Plan de Transport (p.85)
Pistes cyclables dans l'arrondissement Sud-Ouest

2. Pistes cyclables

Détails



Détail A
Lien manquant entre
St-Henri et Westmount



Détail C
Pistes à Emard-Côte St-Paul
Liens additionnels à créer



Détail B
Liens additionnels à créer entre le
Griffintown et le centre-ville



Détail D
Lien inexistant entre la piste
Senkus et le boul. Cavendish

2. Pistes cyclables

2.1 Pistes cyclables – Accès nord/sud entre le quartier St-Henri et Westmount

Observations : Au nord de la rue St-Jacques, la future piste cyclable qui suit l'axe de la rue De Courcelle et le Chemin Glen s'interrompt au droit de la frontière de la ville de Westmount. Au sud de St-Jacques, le tracé prend une direction vers l'est. (Voir extrait de la figure N° 13 et détail A)

Bien que le tracé proposé dans le « Plan de transport » aura une raison d'être familiale, un lien cycliste pour le transport entre la piste existante du boulevard Maisonneuve à Westmount et le canal Lachine en utilisant le chemin Glen et la rue de Courcelle, devrait être prévu. La configuration des rues est telle que plusieurs cyclistes empruntent ce chemin. (Voir croquis N° 1)

Recommandations :

La figure N° 13 devrait être modifiée afin de démontrer que la future piste de la rue de Courcelle se prolonge au nord par le chemin Glen afin d'atteindre la piste Maisonneuve dans Westmount.

De plus, un lien cyclable entre la rue St-Jacques et le canal Lachine doit être prévu de la rue de Courcelle pour les citoyens qui utilisent leur vélo comme mode de transport.

2.2 Pistes cyclables sur la rue Peel à partir du canal Lachine

Observations : Aux figures N° 7 et 13, le « Plan de transport » prévoit une voie de tramway et une piste cyclable sur la rue Peel. Un questionnement demeure à savoir s'il y a suffisamment de place pour aménager une piste cyclable, des voies de tramway et également conserver des voies de circulation pour automobile.

Recommandations :

Une étude de circulation doit être faite pour évaluer les conséquences des infrastructures projetées et l'effet de la circulation automobile et cycliste sur les rues parallèles à la rue Peel.

2.3 Pistes cyclables – accès nord/sud pour améliorer la desserte du centre-ville par le canal Lachine

Observations : À la figure N° 13 du « Plan de transport », il n'y a pas suffisamment d'aménagements cyclistes dans l'axe nord/sud entre les quartiers Petite Bourgogne, Griffintown et le centre-ville. (Voir détail B et croquis N° 2)

Recommandations :

Considérant que le quartier Griffintown est sur le point d'être redéveloppé, la figure N° 13 du « Plan de transport » devrait être modifiée en indiquant que l'axe des rues de la Montagne et du Séminaire ainsi que la rue Guy devront être munies de bandes cyclables, entre le boulevard René-Lévesque et le canal Lachine.

N.B. :

Utilisant l'axe de la rue de la Montagne pour accéder au centre-ville depuis cinq ans par vélo, nous pouvons vous dire qu'il y a un flot croissant de cyclistes qui empruntent ce trajet à partir du canal Lachine. Cet axe est moins achalandé en véhicules, donc plus agréable que la rue Peel. Malheureusement, depuis la construction du complexe résidentiel situé à l'est de la rue de la Montagne, entre les rues St-Jacques et Notre-Dame, la largeur de la rue de la Montagne a été réduite par rapport au tronçon au nord de la rue St-Jacques. Pour instaurer un aménagement cyclable avec une bande cyclable, il faudrait interdire le stationnement sur un des côtés de la rue. Des confrontations avec les nouveaux propriétaires de condos seront à prévoir. (Voir photo ci-jointe)

2.4 Bandes cyclables ouvertes aux heures de pointe

Observations : Présentement entre la rue St-Jacques et le boulevard René-Lévesque, le stationnement sur rue est interdit sur les rues de la Montagne entre 7h00 et 9h30 en avant-midi en direction nord. Ce faisant, les cyclistes bénéficient d'une bande cyclable non officielle. En fait, le stationnement est interdit pour permettre un nombre plus grand de voitures de circuler. L'utilisation vélo et automobile de cette espace sur le tronçon situé entre St-Jacques et René-Lévesque est difficile. Le matin, lorsque les cyclistes montent la pente, les automobilistes démontrent souvent des signes d'impatience. Avec l'implantation du tramway sur la rue Peel, une augmentation de la circulation est appréhendée sur les autres rues du secteur rendant difficile la circulation cycliste.

Pour pallier à la diminution de stationnements occasionnés par l'instauration de bandes cyclables sur des artères telles que de la Montagne et Guy, le « Plan de transport » pourrait envisager d'instaurer

des bandes cyclables qui seraient ouvertes seulement à certaines heures de la journée. Afin de minimiser les coûts d'aménagements cyclistes, un marquage de la chaussée et quelques panneaux de signalisations devraient suffire.

Recommandations :

Le « Plan de transport » devra prévoir des bandes cyclables pour relier le quartier Griffintown au centre-ville par les rues Guy et de la Montagne. Ces bandes cyclables pourraient n'être accessibles qu'à certaines heures. Le « Plan de transport » devrait également identifier d'autres rues sur lesquelles le stationnement est interdit à certaines heures pour que l'avantage donné aux automobilistes soit également offert aux cyclistes.

2.5 Pistes cyclables – Accès au canal Lachine à partir du quartier Emard-Côte St-Paul

Observations : L'échangeur Turcot sera à moyen terme démoli et une reconfiguration du système autoroutier sera apportée dans tout le secteur.

Sur la figure N° 13 du « Plan de transport », nous voyons qu'il y aura une piste cyclable sur la rue Hadley pour ensuite traverser la future emprise de l'autoroute 15 et rejoindre le centre sportif Gadbois, situé sur le chemin de la Côte-St-Paul. (Voir détail C et croquis N° 3)

Ne pouvant obtenir le nouveau tracé de l'autoroute 15, ni de ses structures définitives, il est important de noter les observations suivantes :

À l'ouest du pont du chemin de la Côte-St-Paul, la piste du canal est seulement du côté nord. Du côté sud du canal, il y a une piste non officielle d'environ 250 m de longueur. Cette piste est en fait un chemin de service de Parc Canada et commence près du pont de Côte-St-Paul pour se terminer près de l'intersection des rues Monk et St-Patrick. (Voir photo ci-joint)

Recommandations :

La figure N° 13 du « Plan de transport » devrait être modifiée afin de montrer qu'il y a présentement un lien cyclable et piétonnier du côté sud entre l'intersection des rues Monk/St-Patrick et le côté sud du pont de Côte-St-Paul.

De plus, les approches des deux cotés du nouveau pont Monk devront être modifiées afin de garantir un accès au deux rives du canal Lachine pour les cyclistes empruntant le pont Monk.

2.6 Pistes cyclables – Accès au pôle commercial Angrignon à partir du quartier Émard

Observations : Sur la figure N° 13, la piste cyclable qui suit la rue Allard bifurque vers l'ouest pour desservir le parc Angrignon. La piste cyclable montrée sur la rue Jolicoeur semble s'arrêter au Parc Ignace Bourget situé au coin de Newman et Jolicoeur. (Voir détail C et croquis N° 4)

Avec cette configuration, les cyclistes n'ont pas un accès sécuritaire au pôle commercial Angrignon ainsi qu'aux commerces à grande surface adjacent au pôle (Canadian Tire, Walmart)

Recommandations :

La figure N° 13 du « Plan de transport » devrait être modifiée afin de montrer que les pistes ou bandes cyclables des rues Allard et Jolicoeur se prolongent vers le pôle commercial Angrignon afin de permettre aux citoyens qui utilisent leur vélo comme moyen de transport d'y accéder.

Constatant que l'absence d'aménagements adéquats dans bien des nouveaux stationnements de centres commerciaux, des infrastructures pour canaliser la circulation automobile, les piétons ainsi que les cyclistes devraient être intégrées dans tout nouveaux développements commerciaux ayant de grands stationnements. Pour les zones déjà construites, des mesures incitatives afin d'améliorer la sécurité des piétons et des cyclistes doivent être mises en place.

2.7 Pistes cyclables - Lien entre le boulevard Cavendish et le parc Angrignon

Observations : L'ancienne cour de triage du CN située entre l'échangeur St-Pierre et l'échangeur Turcot va éventuellement être redéveloppée avec le nouveau tracé de l'autoroute 20. Il ne semble pas y avoir de lien cyclable prévu entre la future piste cyclable du boulevard Cavendish situé à Notre-Dame-de-Grâce et le boulevard Angrignon. Un aménagement cycliste entre Notre-Dame-de-Grâce et le parc Angrignon renforcerait le rôle d'axe de transport cycliste nord/sud de la piste cyclable du boulevard Cavendish. Le tracé proposé utiliserait la passerelle existante sur la rue Senkus à Lasalle pour traverser le canal Lachine. (Voir détail D et croquis N° 5)

Recommandations :

La figure N° 13 du « Plan de transport » devrait être modifiée afin de montrer un lien cyclable futur entre l'intersection des rues Cavendish et la passerelle Senkus à Lasalle. De plus, le nouveau boulevard

Angrignon situé entre Pullman et Cordner devrait être équipé de trottoirs sur les deux cotés du boulevard.

2.8 Pistes cyclables – Tramway du côté nord du canal Lachine entre Peel et l'échangeur St-Pierre

Observations : Les figures 6 et 7 du « Plan de transport » démontrent un tracé éventuel d'un tramway entre la rue Peel en direction ouest sur le côté nord du canal Lachine.

La largeur de l'emprise du côté nord du canal situé entre la rue Peel et le pont Monk est variable. Suite à l'augmentation de l'achalandage cycliste entre le pont Monk et le Vieux Port, il est inévitable qu'une piste continue du coté nord du canal devienne éventuellement nécessaire à moyen ou à long terme.

L'implantation de voies de tramways sur le coté nord risque de rendre difficile la création d'une piste cyclable continue du coté nord entre les rues Beaudoin et Des Seigneurs.

Le tracé montré sur les figures 6 et 7, bien que préliminaire, n'est pas optimisé et engendrera de grands coûts de modification d'infrastructures existantes.

Afin de déterminer le tracé idéal pour la voie de tramway projeté, d'autres tracés doivent être étudiés avant que le développement immobilier du coté nord du canal Lachine se termine. (Voir croquis N° 6)

Tracés alternatifs

Ainsi, deux tracés sont proposés :

- 1- Un tracé légèrement au nord du canal qui utiliserait, à partir de Peel, la rue William, Des Éclusiers, St-Ambroise, la ruelle situé au-dessus du collecteur d'égouts St-Pierre, le chemin de Cote-St-Paul, pour ensuite passer au sud du centre sportif Gadbois pour enfin rejoindre la rue Notre Dame. Par la suite, le tramway longerait la rue Notre Dame vers l'ouest.
- 2- Un tracé légèrement au nord du canal qui utiliserait, à partir de Peel, la rue William, Des Éclusiers et au-delà de la rue Atwater, le tracé utiliserait l'emprise du CN jusqu'au centre sportif Gadbois. Par la suite, le tramway longerait la rue Notre Dame vers l'ouest.

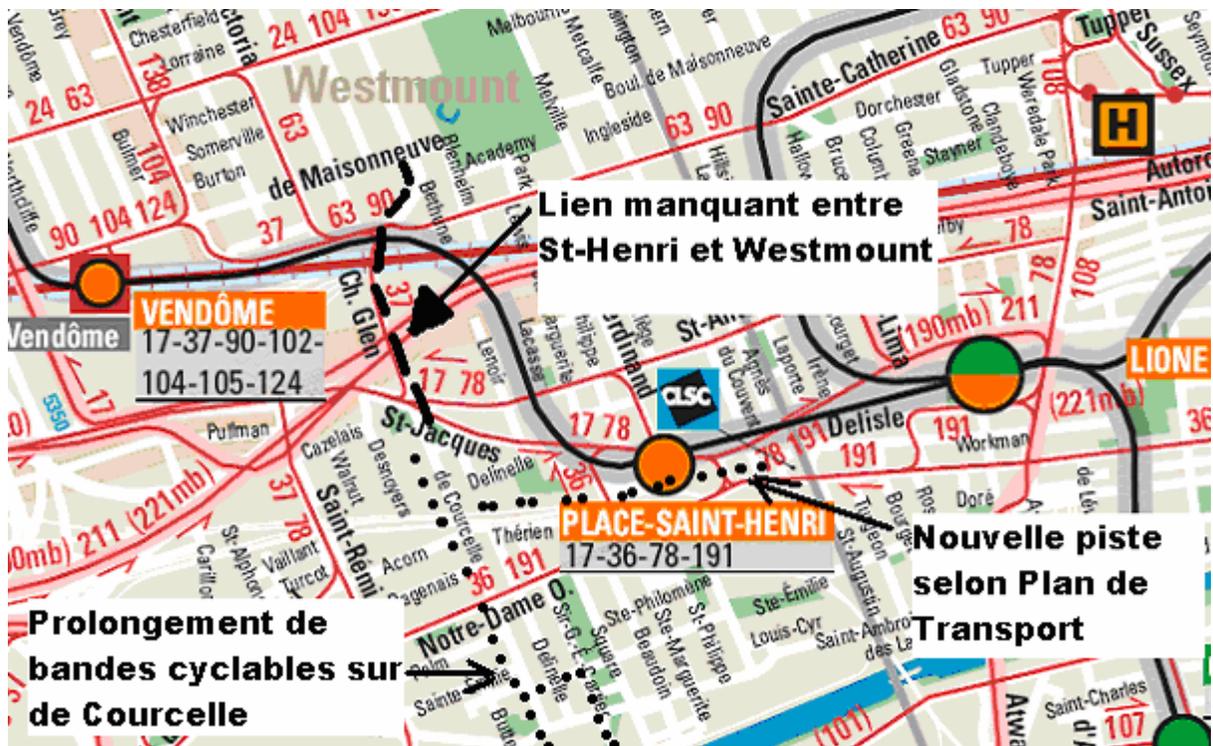
Ces deux tracés proposés permettraient de mieux desservir Griffintown et St-Henri d'une façon plus économique, tout en évitant des modifications de l'infrastructure du canal. Ces tracés permettraient d'offrir une meilleure accessibilité aux usagers, en étant plus près de leurs déplacements. Les tracés pourraient être faits à la condition qu'une réserve foncière soit faite aux terrains requis afin de pouvoir conserver les corridors proposés libres de toutes constructions futures.

Recommandations :

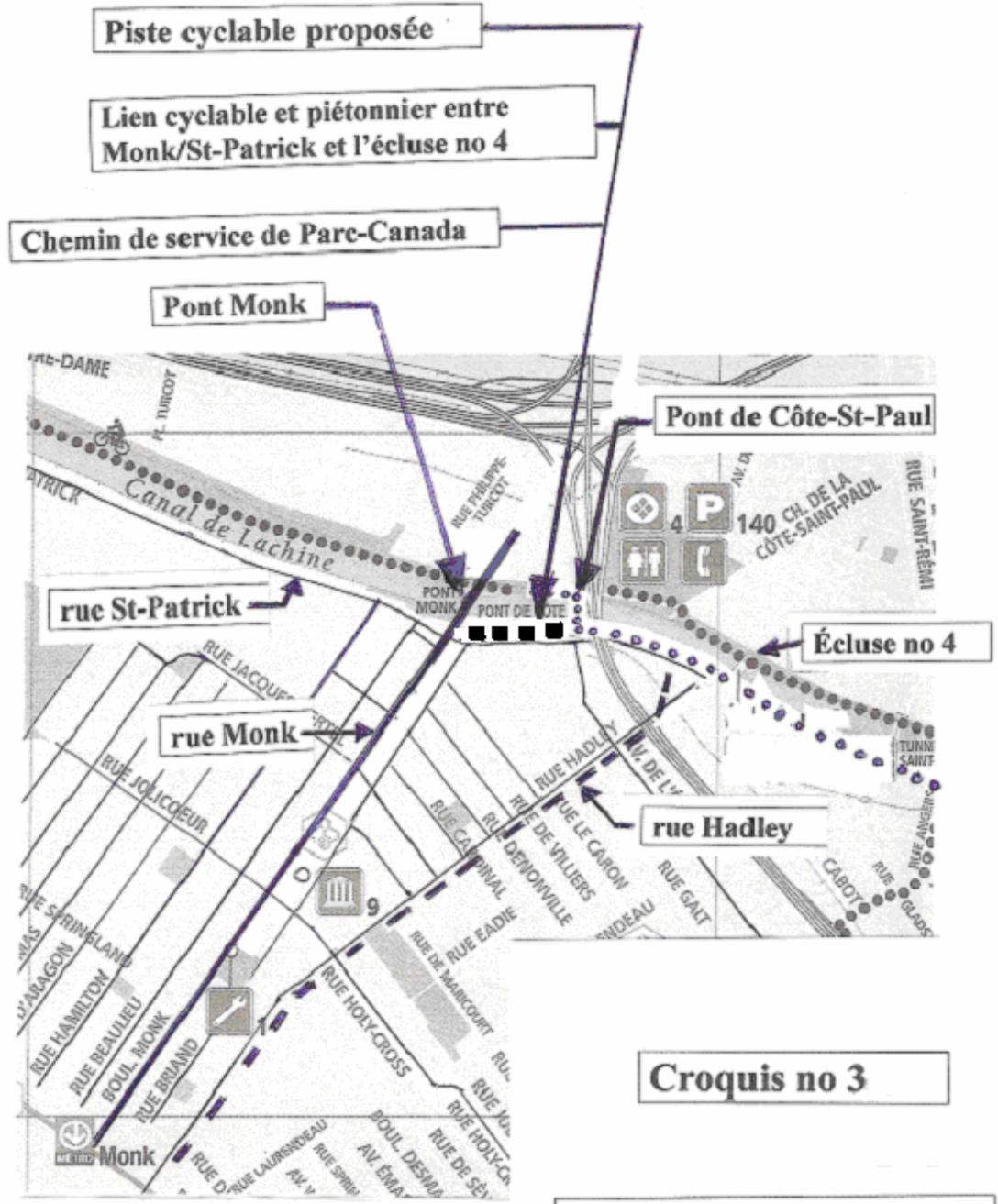
Une étude globale du transport à l'ouest de la rue Peel et l'échangeur St-Pierre devrait être entreprise avant que le développement domiciliaire dans les quartiers St-Henri et Griffintown et la reconstruction de l'échangeur Turcot ne soient trop avancés.

2. Pistes cyclables

Croquis



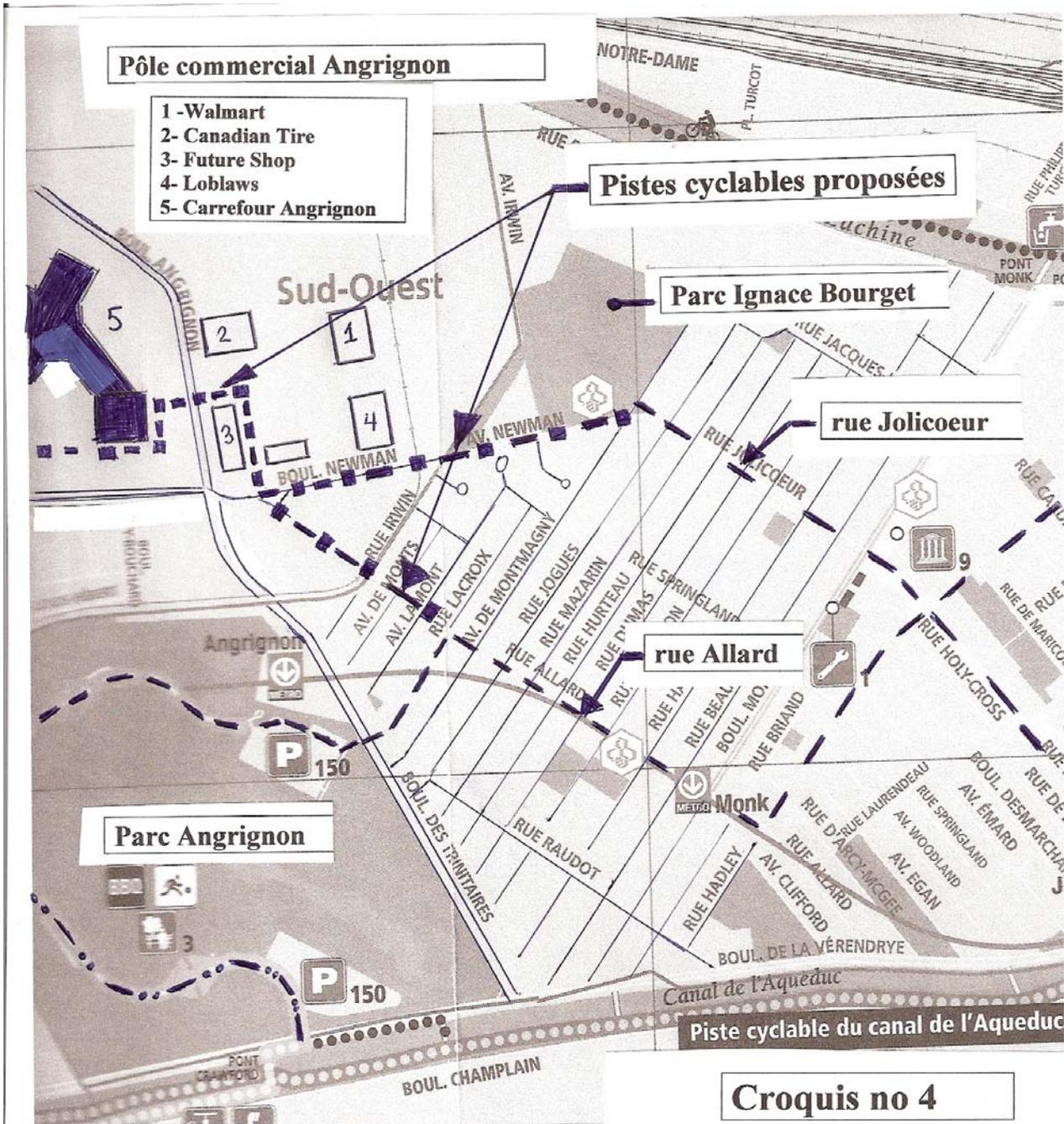
Croquis no 1
Lien manquant entre St-Henri et Westmount



Croquis no 3

Pistes cyclables - Accès au canal Lachine à partir du quartier Émard-Côte-St-Paul

- Légende**
- Piste cyclable existante
 - Piste cyclable future
 - Piste cyclable non officielle



Pôle commercial Angrignon

- 1 - Walmart
- 2 - Canadian Tire
- 3 - Future Shop
- 4 - Loblaws
- 5 - Carrefour Angrignon

Pistes cyclables proposées

Parc Ignace Bourget

rue Jolicoeur

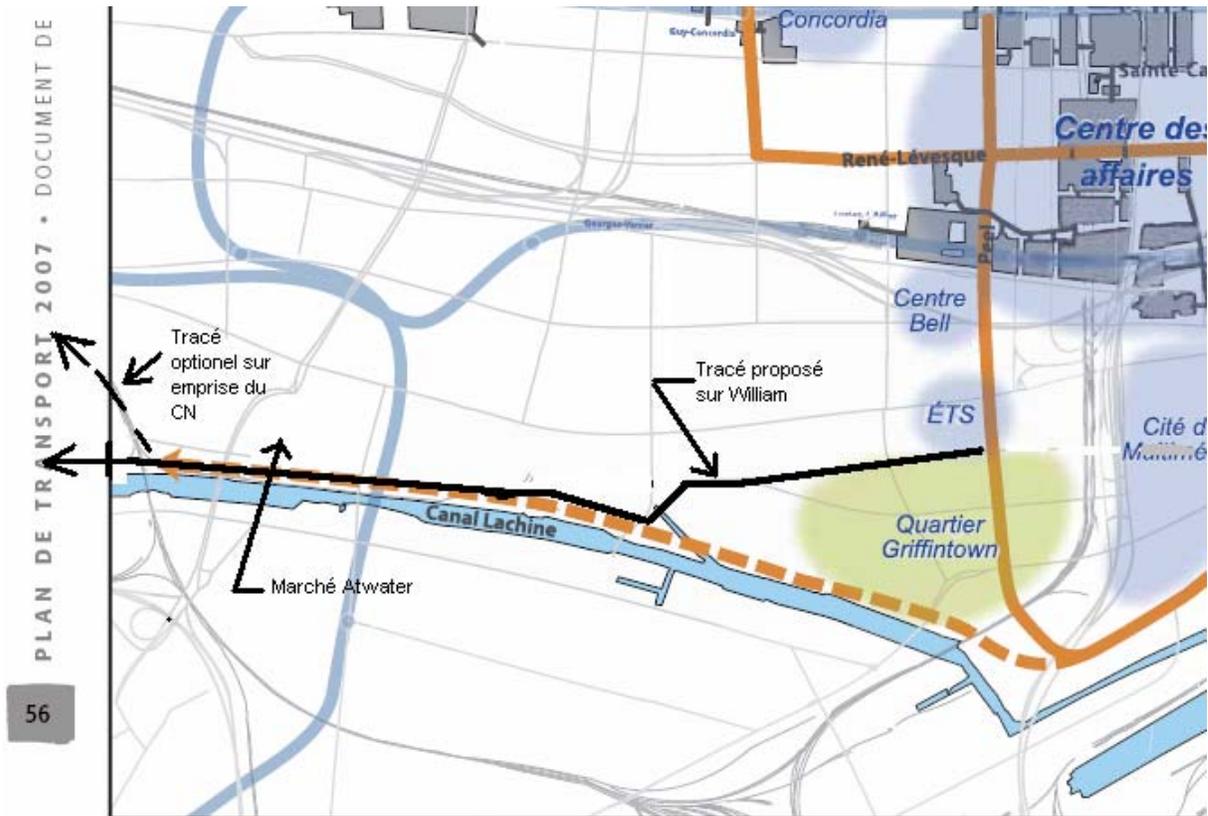
rue Allard

Parc Angrignon

Croquis no 4

Légende	
	Piste cyclable existante
	Piste cyclable future
	Piste cyclable proposée

Pistes cyclables - Accès au pôle commercial Angrignon à partir du quartier Émard-Côte-St-Paul



Croquis no 6
Tracés alternatifs du tramway du canal Lachine – Extrait de la figure no 6

2. Pistes cyclables

Photos



**Lien cyclable manquant entre Westmount
et St-Henri – Rue Glen**



**Lien cyclable manquant entre Westmount
et St-Henri – Rue Glen**



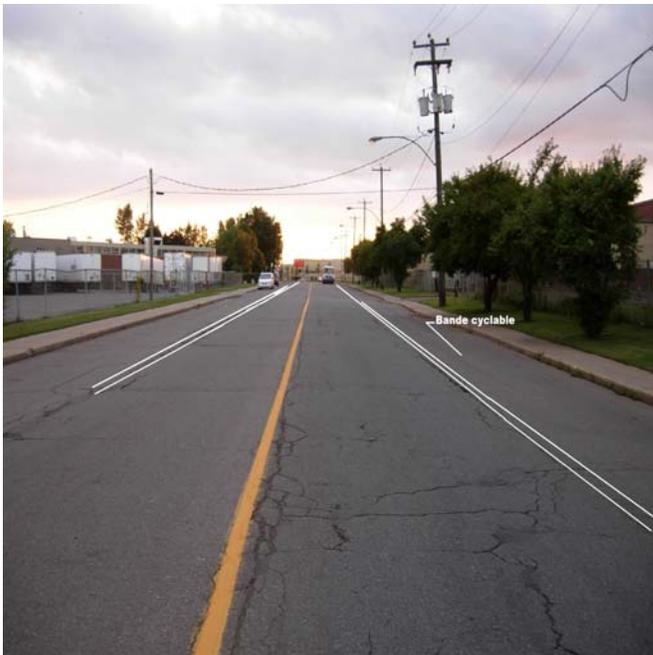
Rue de la Montagne en regardant vers le nord à partir de la rue Notre-Dame



Lien cyclable et piétonnier existant entre Monk/St-Patrick et le pont de Côte-St-Paul



Lien cyclable et piétonnier existant entre Monk/St-Patrick et le pont de Côte-St-Paul



**Rue Allard en regardant vers le boul. Newman à partir de la rue Irwin
Piste cyclable proposée de chaque côté de la rue**



Piste cyclable sous le pont Wellington
Notez la faible largeur de l'emprise

3. Aménagements piétonniers et cyclistes

3.1 Aménagements piétonniers et cyclistes dans les centres commerciaux

Observations : Les stationnements de centres commerciaux sont des endroits jugés inaccessibles pour les cyclistes et les piétons par leur absence de bordures créant bien souvent des déplacements anarchiques de véhicules. Le peu d'espaces de stationnements sécuritaires à vélo dans les centres commerciaux découragent définitivement les cyclistes. Souvent, les centres commerciaux rénovent leurs stationnements avec de l'asphalte mais ne posent aucune bordures, aucun arbres afin d'améliorer la sécurité piétonnière et cycliste.

Recommandations :

Le Service d'urbanisme devrait instaurer un règlement de zonage indiquant que tout propriétaire de stationnement de centres commerciaux ayant plus de trente automobiles, doit installer un nombre défini de stationnements cyclistes sécuritaires et mettre en place des bordures et même parfois des pistes cyclables suivant des règles strictes qui seraient définies par le Services d'urbanisme de la ville. À défaut de s'y conformer, le propriétaire recevrait une amende ou une obligation de contribution à un fonds de promotion d'aménagement d'infrastructures cyclables.

3.2 Aménagement des intersections

Observations : Les Arrondissements procèdent à des rénovations majeures de la chaussée sans aucune amélioration pour les piétons. Dans l'arrondissement Lasalle, beaucoup d'intersections sur le boulevard Newman possèdent une bretelle permettant un virage à droite sans arrêt au feu rouge. (Voir photos ci-jointes). Ces bretelles conçues dans les années soixante sont dangereuses pour les piétons. De par sa géométrie et sa signalisation, le droit de passage des piétons n'est tout simplement pas respecté. Durant l'été 2007, l'arrondissement Lasalle a investi 3,6 millions de dollars à refaire la fondation de la chaussée du boulevard Angrignon sans aucune reconfiguration de l'intersection Angrignon et Newman. L'intersection restera donc peu accessible aux piétons et les cyclistes même si un grand montant a été alloué à la réfection de la chaussée.

La présence d'une station de métro à 450 m et le grand achalandage automobile des deux artères font que l'intersection Newman et Angrignon est un lieu de conflit entre les automobilistes, les piétons et les cyclistes. Il y a présentement une large bande de terrain vacant,

située au coin sud/est de cette intersection. Ce terrain vacant ne devrait pas être développé tant qu'une étude permettant la reconfiguration soit faite par la municipalité. (Voir croquis N° 1).

Recommandations :

L'arrondissement Lasalle devrait empêcher tout développement futur à l'intersection sud/est des boulevards Angrignon et Newman tant qu'une étude de reconfiguration soit faite.

Les intersections Newman/Angrignon et Newman/Allard doivent être identifiées sur la figure n°19 du « Plan de transport ». Cette figure démontre les intersections prioritaires à améliorer pour la sécurité des piétons.

La ville devrait éventuellement modifier ces types d'intersections sur tout le territoire. À court terme, la pose de panneaux d'arrêts dans les bretelles d'évitement devrait être envisagée.

Afin d'améliorer la sécurité des piétons, lors de futurs travaux de rénovations de chaussée, des aménagements minimaux doivent être intégrés aux plans et devis des travaux.

3.3 Trajets autobus N°37 et 78 près du Carrefour Angrignon

Recommandations :

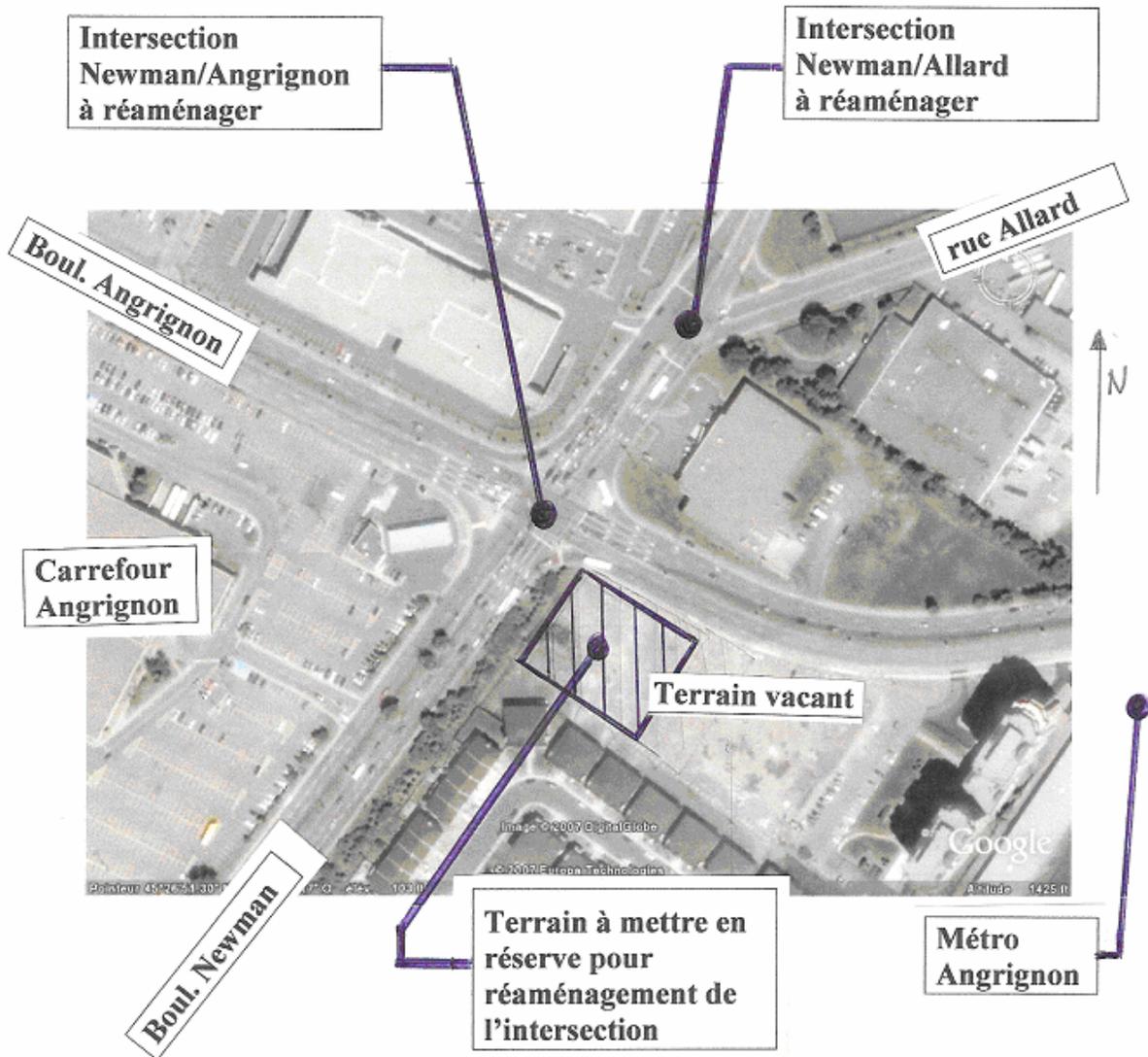
Présentement le service de transport en commun qui dessert le pôle commercial Angrignon est inadéquat.

Afin d'améliorer la desserte aux citoyens n'ayant pas accès aux automobiles, les circuits d'autobus N°37 et 78 devraient être modifiés afin d'offrir un service adéquat pour accéder aux magasins de grandes surfaces situés dans le pôle commercial Angrignon. Le trajet suggéré emprunterait les chemins privés de ces magasins. La modification de ces circuits permettrait d'augmenter l'achalandage de ces circuits et permettrait d'augmenter le service offert à la population. (Voir Croquis N° 2)

N.B. : *Nous sommes en accord avec la mention dans le « Plan de transport » indiquant que les stationnements du pôle Angrignon sont sous-utilisés la semaine et qu'ils pourraient éventuellement être utilisés afin d'augmenter l'achalandage de ligne verte du métro.*

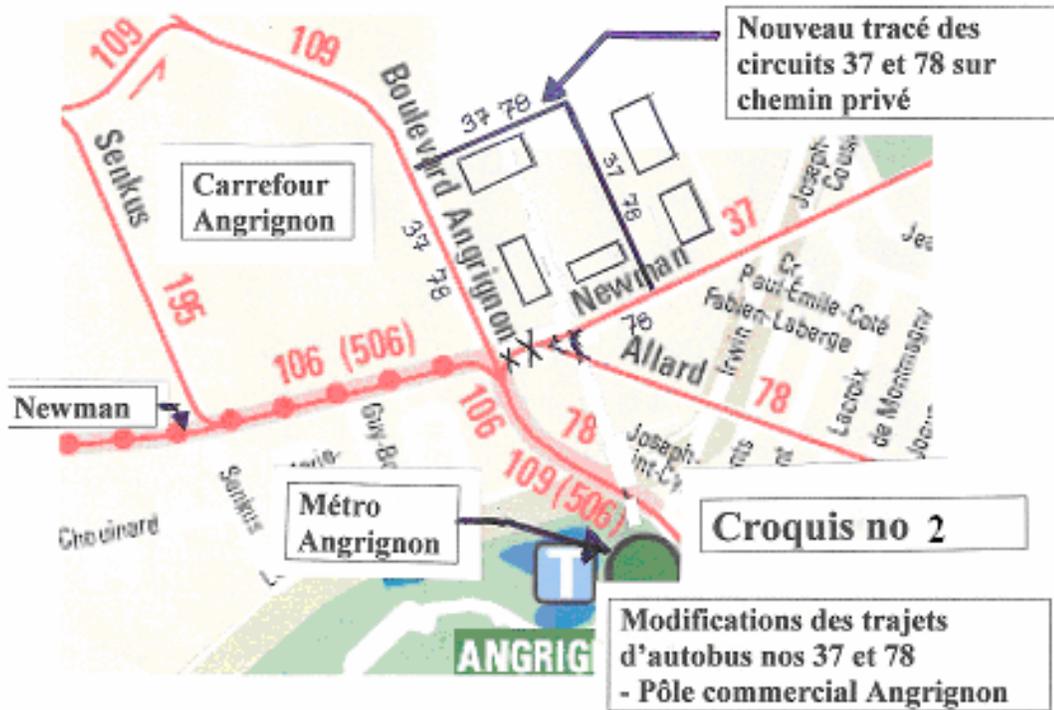
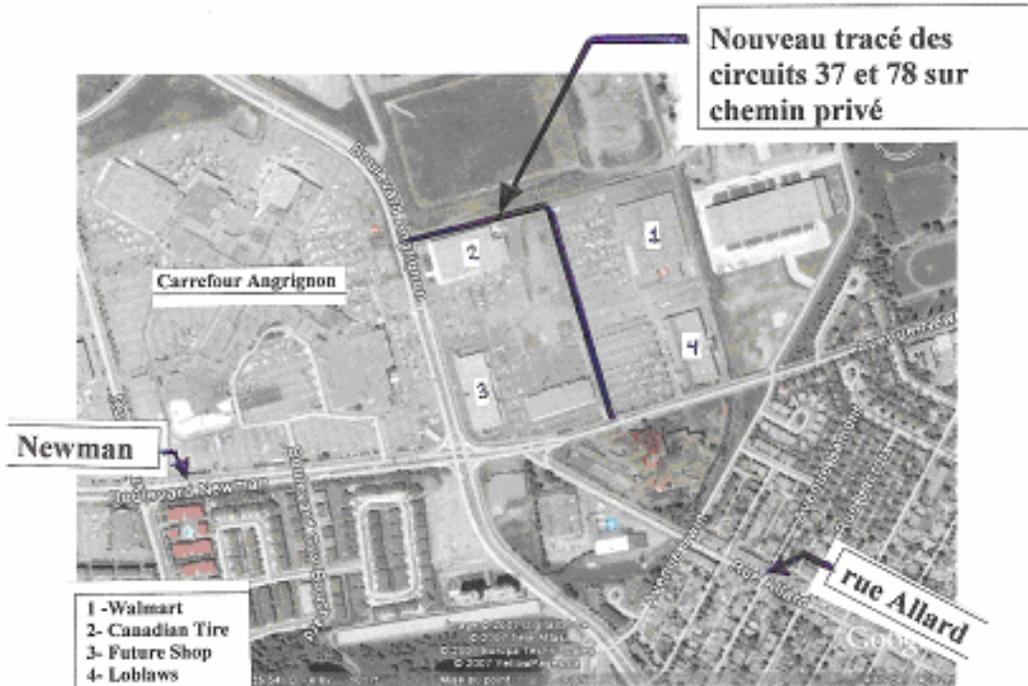
3. Aménagements piétonniers et cyclistes

Croquis



Croquis no 1

**Intersection Newman et Angrignon
Vue en plan
- Accès au pôle commercial Angrignon
à partir du métro**



3. Aménagements piétonniers et cyclistes

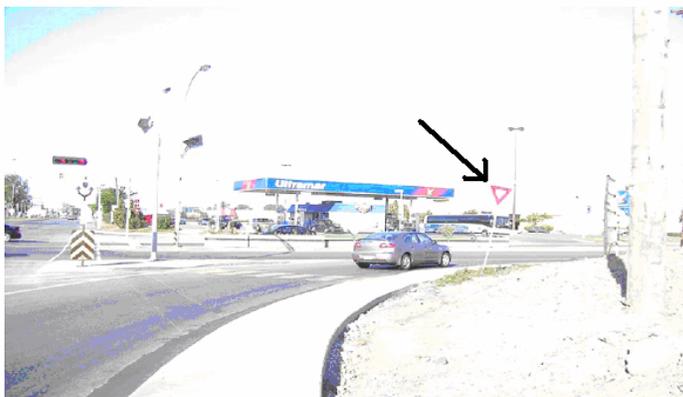
Photos



Intersection boul. Newman et Angrignon Photo 1 de 3



Intersection boul. Newman et Angrignon Photo2 de 3



Intersection boul. Newman et Angrignon Photo3 de 3
Le panneau CEDEZ devrait être remplacé par un panneau ARRET



Pôle commercial Angrignon en 2004 Absence de trottoirs



Pôle commercial Angrignon en 2004 Absence de bordures et trottoirs



Pôle commercial Angrignon en 2007 Travaux correctifs pour mieux diriger la circulation
Construction d'îlots séparateurs et de trottoirs en 2007.

4. Sécurité des piétons

4.1 Changer les comportements aux passages piétonniers et aux intersections

Observations : À la page 117 du « Plan de transport », il est mentionné que des changements de comportement doivent être faits par les automobilistes et les piétons.

Il existe trop de passages piétonniers et d'intersections où la priorité des piétons n'est pas respectée par les véhicules. Par conséquent, il est devenu courant dans la pensée des piétons qu'il est plus sécuritaire de ne pas respecter le Code de la sécurité routière.

Voici deux (2) exemples où la priorité au piéton n'est pas respectée :

- Aux passages piétonniers identifiés, très peu de véhicules cèdent le passage aux piétons;
- Aux intersections, il est courant de voir des manœuvres de véhicules irrespectueux envers les piétons.

Présentement, seulement une minorité de conducteurs savent que le code de la route (art. 410) donne la priorité aux piétons aux passages piétonniers. À ces endroits, les automobilistes doivent céder le chemin aux piétons pour leur permettre de traverser la rue. De plus, la majorité des piétons ne savent pas qu'ils peuvent demander la priorité de passage à ces endroits.

Recommandations :

Afin d'améliorer le bilan de la sécurité routière, le « Plan de transport » ainsi que la ville et le gouvernement provincial devraient :

- Préparer de grandes campagnes d'éducatives populaires pour conscientiser la population;
- Mettre la sécurité du piéton au cœur de tout projet de sécurité routière;
- S'assurer que les arrondissements fassent un effort afin d'améliorer la signalisation;
- Maintenir l'interdiction de tourner à droite sur un feu rouge pour un autre dix (10) ans.

4.2 Dégagement des intersections

Observations : Les intersections montréalaises sont remplies de voitures garées trop près des intersections. Cette situation diminue beaucoup la visibilité.

Recommandations :

Afin d'améliorer la visibilité aux intersections, des bornes devraient être installées afin que les automobilistes ne garent pas leurs véhicules trop près des intersections. (Voir la fiche technique " Visibilité aux intersections")

4.3 Modifications d'intersection existantes

Observations : À la page 115 du « Plan de transport », il est mentionné de modifier l'infrastructure de 50 intersections par année, nous croyons que ce nombre n'est pas une cible adéquate pour libérer l'ensemble des intersections de l'Île. À ce petit nombre, il risque de passer bien des années avant que les automobilistes ne libèrent les intersections.

Recommandations :

Afin de libérer les intersections, le Service de police de la ville de Montréal devrait tout simplement appliquer le Code de la sécurité routière qui indique l'interdiction de stationner à moins de cinq mètres d'un signal d'arrêt et d'une intersection.

4.4 Instauration de nouveaux passages piétonniers

Recommandations :

Les arrondissements devraient instaurer des passages piétonniers à des endroits où il n'y a pas d'intersection proche et qu'il existe un flot de gens important. Un bon exemple où ce type de passage serait nécessaire est la rue Ste-Catherine Ouest au niveau de la Place des Arts et le Complexe Desjardins.

4.5 Propositions d'amendements au Code de sécurité routière du Québec

Recommandations :

La Ville devrait recommander des changements au Code de sécurité routière. Des propositions de changements sont jointes.

Fiche technique

- Propositions d'amendements au Code de sécurité routière

Le texte suivant propose des amendements que la Ville de Montréal devrait proposer au gouvernement afin que ce dernier modifie le Code de sécurité routière du Québec. Certains amendements sont tirés du Code de la route de la province de l'Ontario, d'autres du Code de l'état du Wisconsin.

Stationnements prohibés

- Pour augmenter la visibilité aux intersections, nous croyons que l'article 382 du Code devrait indiquer que nul ne peut immobiliser un véhicule routier de manière à réduire la visibilité dans une intersection.

Présentement le code spécifie que :

382. « Sauf en cas de nécessité, nul ne peut immobiliser un véhicule routier de manière à rendre une signalisation inefficace, à gêner la circulation, l'exécution de travaux ou l'entretien du chemin ou à entraver l'accès à une propriété ».

Cet article du code devrait être modifié comme suit :

382. « Sauf en cas de nécessité, nul ne peut immobiliser un véhicule routier de manière à rendre une signalisation inefficace, à gêner la circulation, à réduire la visibilité dans une intersection, l'exécution de travaux ou l'entretien du chemin ou à entraver l'accès à une propriété.

- Article 386 (8^e) Nous croyons que le Code devrait spécifier que pour une rampe de trottoir pour personnes handicapée (bateau), le stationnement sera interdit à moins de cinq mètres et non seulement en avant du stationnement tel qu'indiqué présentement dans le code.

Limite de vitesses dans une zone scolaire art. 329

- Étant donné que l'année scolaire commence depuis quelques années à la troisième semaine du mois d'août et que les heures d'ouvertures des Services de gardes scolaires sont jusqu'à 18h00, nous proposons de modifier les heures et les dates d'application de la limite de vitesse dans une zone scolaire. Les limites de vitesse dans les zones scolaires devraient être modifiées de 50 km/h à 30 km/h tel que affiché présentement dans les rues de la métropole.

Présentement le code spécifie que :

« Article 329... Dans une zone scolaire, du lundi au vendredi et ce, du mois de septembre au mois de juin, la limite de vitesse ne peut excéder 50 km/h entre 7h et 17h00 »

Cet article du code devrait être modifié comme suit :

« Article 329 ..., dans une zone scolaire, du lundi au vendredi, du **20 août** au mois de juin, la limite de vitesse ne peut excéder **30 km/h** entre 7h et **18h00** »

Priorité aux piétons dans les intersections art. 408

Sur plusieurs intersections, la municipalité a fait installée des feux prioritaires pour piétons avec quelques fois des décomptes numériques.

Dans l'esprit des automobilistes québécois, lorsque les feux piétonniers s'éteignent ou le décompte numérique est terminé, les piétons peuvent être « tassés » et doivent disparaître de l'intersection. Nous voyons souvent ce type de conflit dans les intersections de boulevards. Dans ces endroits les piétons ont beaucoup de distance à parcourir et le feu de signalisation donnant la priorité aux piétons disparaît et le piéton se retrouve dans un flot de voitures voulant tourner à gauche ou à droite. Afin d'enlever toute ambiguïté, nous croyons que l'article 408 du Code du Québec devrait être complété par l'article 28 du code de l'Ontario afin de rétablir la priorité du piéton aux intersections.

« Article 408 du Québec ... Le conducteur d'un véhicule routier ou d'une bicyclette doit céder le passage à un piéton qui traverse en face d'un feu blanc ou d'un feu clignotant de piétons. » 1986, c.91, a. 408

Tiré du Code de la route de l'Ontario (art.28)

« Le piéton qui, légitimement s'engage sur la chaussée pour la traverser peut continuer de la traverser aussi rapidement qu'il est raisonnablement possible de le faire, même si le signal auquel il fait face change d'indication et à cette fin, ce piéton a la priorité sur les véhicules » L.R.O. 1990, chap. H.8, par. 144 (28)

Définition d'une intersection

Nous constatons que chaque personne qui veut stationner un véhicule a une définition différente des limites d'une intersection et que ces limites n'existent plus lorsqu'il y a beaucoup d'automobilistes cherchant à se garer. Nous ne trouvons pas de définition d'une « intersection » dans le Code.

Nous croyons que le Code devrait clairement définir les limites d'une intersection afin que les policiers et les citoyens puissent ne pas avoir d'interprétation sur les limites d'une intersection.

La définition que nous proposons a été inspirée du Code de la route du Wisconsin.

Intersection :

Les limites de l'intersection sont définies par la zone comprise dans la réunion des lignes latérales raccordant les trottoirs des côtés opposés de la voie publique. Ces lignes latérales sont tracées du côté de la propriété privée du trottoir et non du côté de la voie publique. S'il n'y a pas de trottoirs, ces lignes sont tracées à partir des côtés de la chaussée.

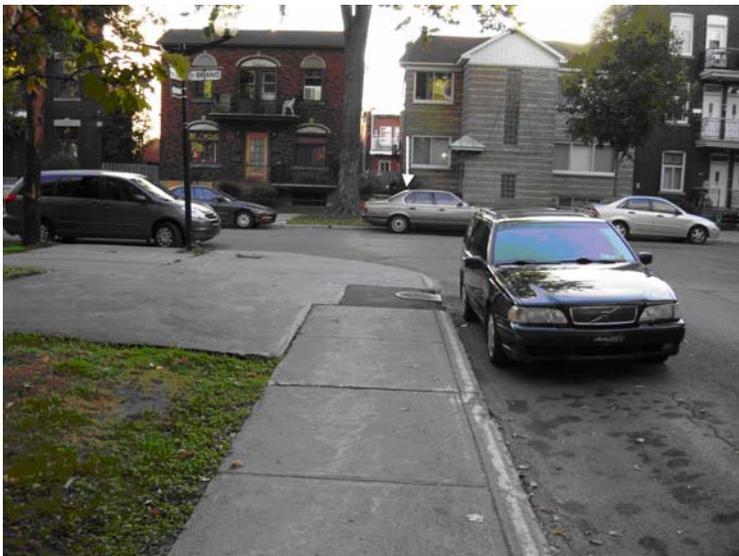
Notons que cette définition concorde à la manière que la Ville de Montréal utilise pour localiser les panneaux d'arrêts lorsque l'intersection est délimitée par des arrêts. (Voir croquis n° 3 de la fiche technique “Visibilité aux intersections”)

4. Sécurité des piétons

Photos



Panneau à être installé à tous les passages piétonniers du territoire



Stationnement dans l'intersection en avant de la rampe d'handicapée



Véhicule stationné 3 m plus loin que le panneau d'arrêt



Stationnement vis à vis le trottoir réduisant la visibilité des piétons

Fiche technique - Visibilité aux intersections

Le Code interdit de garer son véhicule à moins de cinq (5) mètres d'une intersection ou d'un panneau d'arrêt.

Les automobilistes montréalais contreviennent de façon courante cette interdiction. Cette méthode de stationner réduit la visibilité aux intersections rendant les intersections dangereuses pour les piétons et les véhicules.

Étude d'une intersection

La fiche technique comporte une série de croquis numérotés de 1 à 3 pour montrer la problématique des intersections.

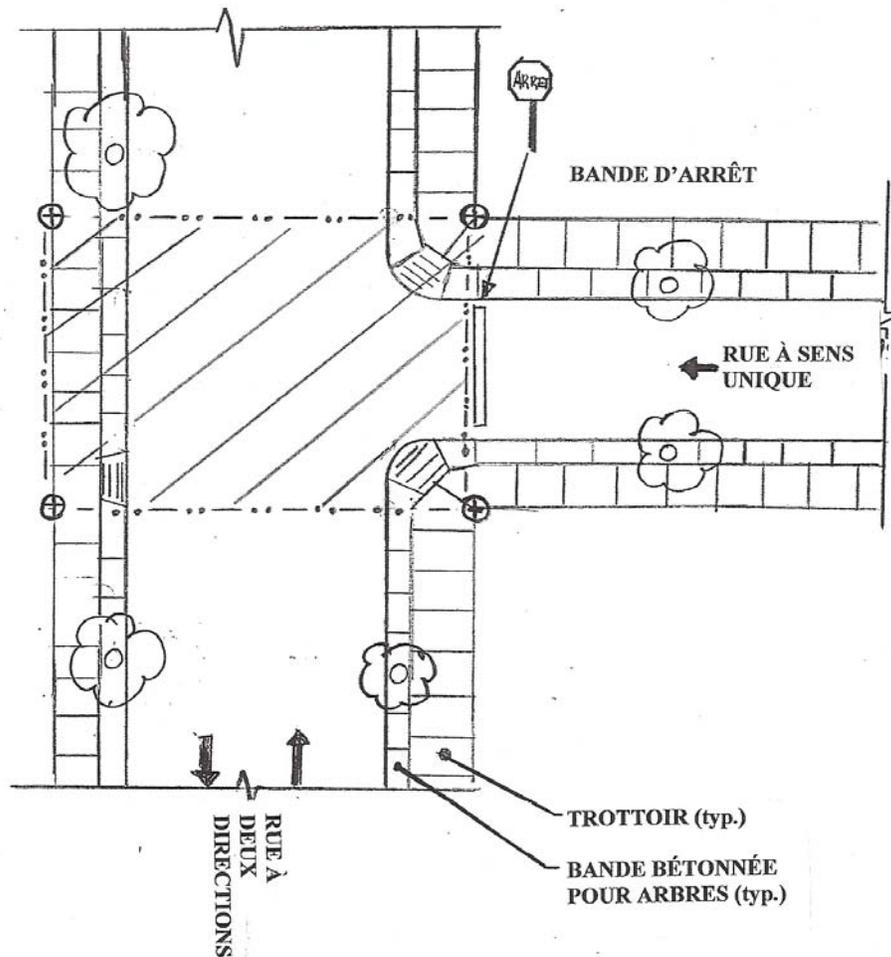
Au croquis n° 1, nous voyons une vue en plan d'une intersection typiquement montréalaise en forme de T. Il s'agit d'une intersection d'une artère collectrice à deux directions et d'une rue à sens unique. Seulement la rue à sens unique est munie d'un panneau d'arrêt, l'artère collectrice n'a pas de panneaux d'arrêts. Nous présentons notre interprétation de la zone d'une intersection en hachuré et nous implantons quatre bornes. Ces bornes sont placées dans la réunion des lignes latérales raccordant les trottoirs. Ces lignes latérales sont tracées du côté de la propriété privée du trottoir et non du côté de la voie publique.

Au croquis n° 2, nous présentons un relevé des véhicules stationnés sur des rues montréalaises. Nous observons que les conducteurs de véhicules stationnent leurs véhicules très près des rampes d'handicapés (bateaux) et au droit de la ligne d'arrêt. Sur le croquis, nous avons identifié avec un **X** les véhicules qui contreviennent au code de la sécurité routière. Le code interdit de garer son véhicule à moins de cinq mètres d'une intersection ou d'un panneau d'arrêt (art. 386).

Au croquis n° 3, nous indiquons deux zones qui définissent une intersection. La plus petite est celle comprise par les automobilistes et toléré actuellement par les policiers. La zone plus grande est celle qui montre les limites réelles de l'intersection. Nous considérons que cette limite est celle qui devrait être mise en vigueur et que le Code devrait définir clairement les limites afin d'enlever toute ambiguïté. Si les automobilistes se stationneraient à cinq mètres de ces limites que nous préconisons, bien des accidents seraient évités. **(Voir photos)**

4. Sécurité des piétons

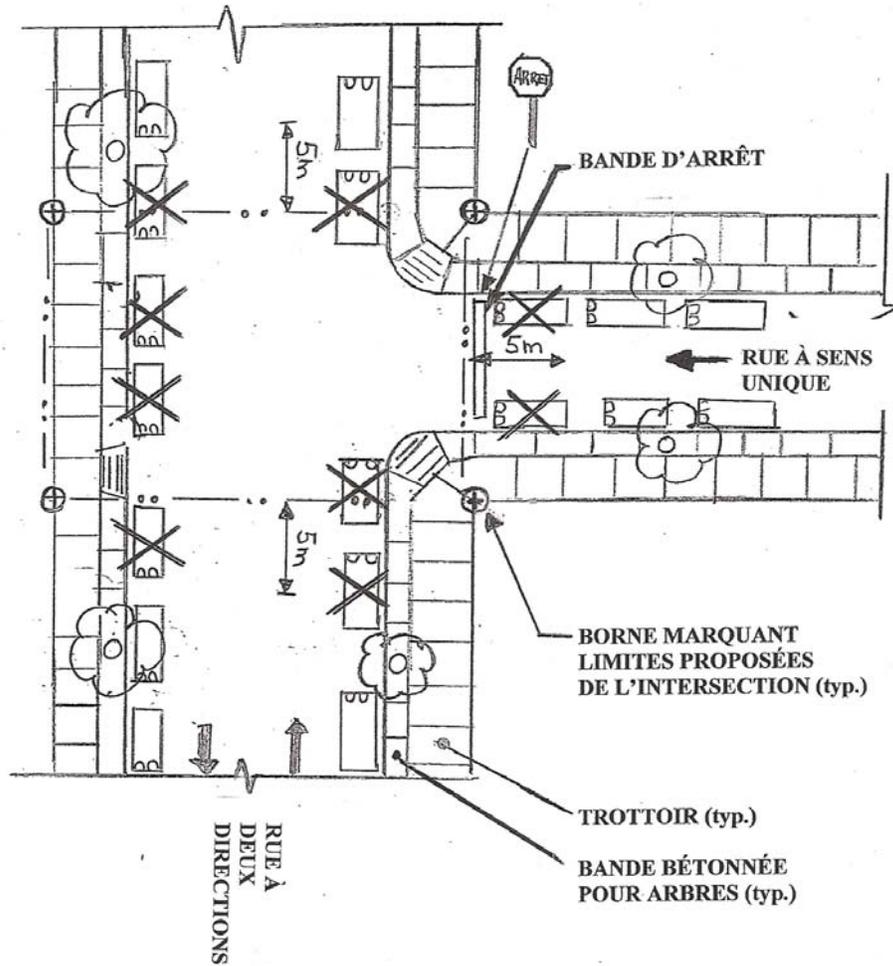
Croquis de la fiche technique “Visibilité aux intersections”



LÉGENDE

- ⊕ : POINT DEFINISSANT UNE INTERSECTION
- ▨ : RAMPE D'HANDICAPÉE (BATEAU)

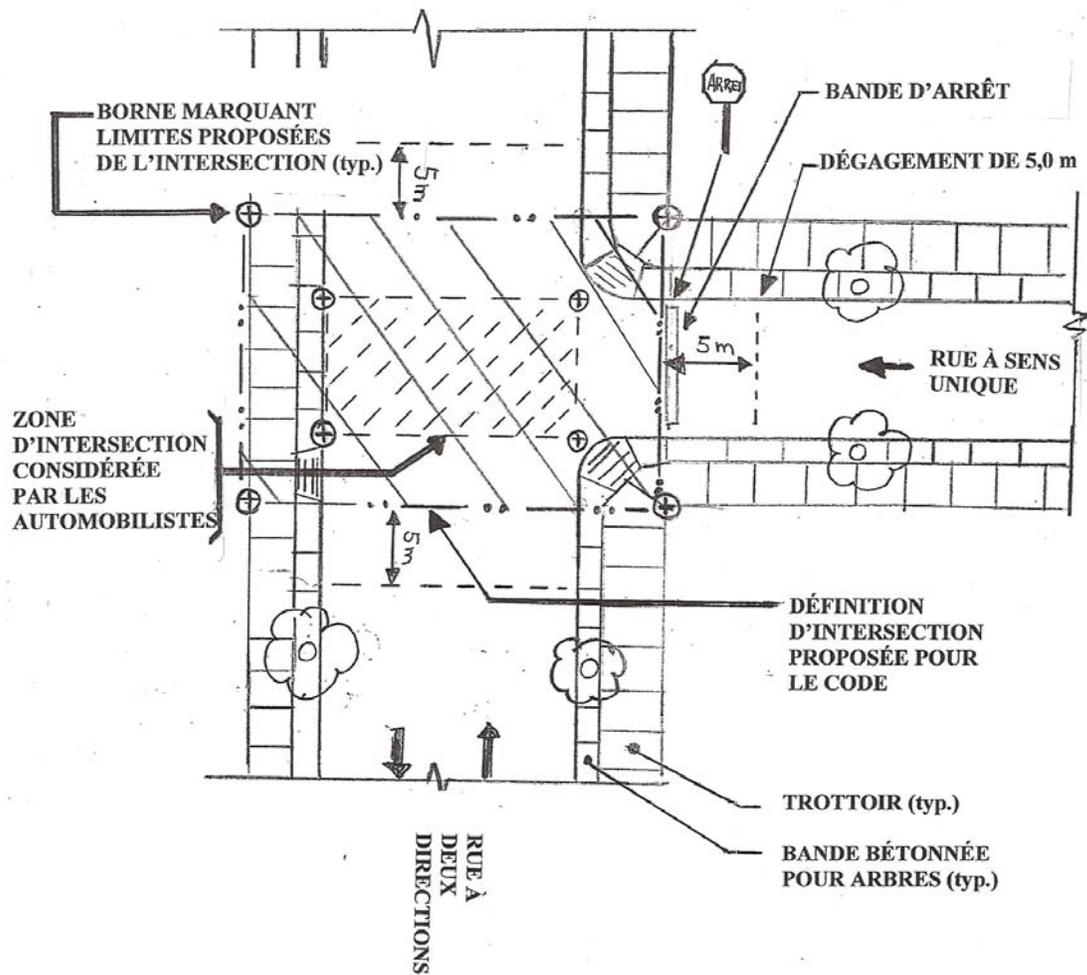
ÉTUDE D'UNE INTERSECTION
VUE EN PLAN
CROQUIS No 1
Pierre Marcoux
Août 2007
Pas à l'échelle



LÉGENDE

- ⊕ : POINT DEFINISSANT UNE INTERSECTION
- ▤ : RAMPE D'HANDICAPÉE (BATEAU)
- ⊗ : VÉHICULE EN INFRACTION

ÉTUDE D'UNE INTERSECTION	
VUE EN PLAN RELEVÉS DES VÉHICULES STATIONNÉS	
CROQUIS No 2	
Pierre Marcoux	
Août 2007	Pas à l'échelle



LÉGENDE

- ⊕ : POINT DÉFINISSANT UNE INTERSECTION
- ▨ : RAMPE D'HANDICAPÉE (BATEAU)

ÉTUDE D'UNE INTERSECTION

VUE EN PLAN
 RELEVÉS DES VÉHICULES
 STATIONNÉS

CROQUIS No 3

Pierre Marcoux

Août 2007

Pas à l'échelle

Conclusion

Le 6 juin dernier, la Commission du conseil d'agglomération sur l'environnement, le transport et les infrastructures de la Ville de Montréal, a demandé à ses citoyens d'opiner sur le « Plan de transport 2007 » et d'offrir leurs recommandations sur ledit document. À titre d'ingénieur, citoyen de la Ville de Montréal, propriétaire d'une automobile, usager du transport en commun, des pistes cyclables et des chemins piétonniers, j'aimerais faire profiter le conseil de mes connaissances.

La situation actuelle du piéton est préoccupante, les conflits entre automobilistes et piétons sont courants et inacceptables. Des changements de comportement, tant de la part des automobilistes que des piétons sont requis. Des infrastructures doivent être modifiées pour favoriser les déplacements piétonniers.

Le « Plan de transport » est un document qui orientera les planifications futures de nos réseaux de transport. Les gestionnaires et leurs consultants devront s'inspirer du « Plan de transport » pour planifier les expansions ou modifier les réseaux actuels.

Suite à une étude du « Plan de transport », nos observations nous ont menées, en tant que cycliste, à constater des lacunes sur les propositions de pistes et bandes cyclables sur le territoire métropolitain.

Notre quotidien nous fait découvrir des anomalies dans les lois applicables aux piétons et nous désirons profiter de ce mémoire pour en faire le point.

Nous espérons que notre expertise saura aider la Commission dans ses décisions administratives de modification du « Plan de transport ».

Pierre Marcoux
Montréal (Québec)