

Charte du piéton

La Charte du piéton constitue un des outils du Plan de transport. Elle se rattache à la Vision du Plan qui consiste à *assurer la mobilité des Montréalais, tout en faisant de leur ville un endroit agréable à vivre ainsi qu'un pôle économique prospère et respectueux de son environnement. Montréal souhaite ainsi réduire la dépendance à l'automobile en misant sur un usage accru du transport en commun et des transports actifs.*

insérer : SÉCURITAIRE

Commentaires de Paul Bourque

pabourque@videotron.ca

Pourquoi instaurer une charte du piéton?

On mentionne dans le document de consultation que :

La Ville de Montréal :

- Veille à l'application du Code de sécurité routière;
- Ajuste les volumes de circulation en fonction de la hiérarchie routière;
- Contrôle la vitesse des véhicules;
- Protège les piétons sur le réseau routier;
- Améliore la sécurité aux divers points de conflits et près des stations de métro;
- Réduit la largeur des traversées;
- Définit des cheminements sécuritaires vers les écoles;
- Implante des mesures de modération de la circulation dans les quartiers résidentiels;
- Élimine les manœuvres de livraison gênant la marche;
- Protège les piétons à proximité des entraves;
- Assure un éclairage adéquat des chaussées et des traversées pour piétons;
- Assure la visibilité des piétons et des automobilistes aux intersections;
- Revoit la largeur des chaussées et procède aux ajustements requis;
- Identifie et sécurise les cheminements pour personnes à mobilité réduite.

Je ne suis pas si certain que ces points sont bien appliqués!

Il y a plusieurs normes en vigueur et qui ne sont pas respectées!

Prenons celle du bruit. Il y a eu des reportages sur les appareils de climatisation au CV mais on répond que pour les normes son application est facultative?

On ne fait pas respecter les normes existantes, donc on va s'en faire d'autres

Si on fait une nouvelle réglementation, il faut aussi se donner les moyens pour la faire respecter.

Mais je crois que dans la charte on devrait insérer le mot sécuritaire (**dia 1**)

Affichage standard ;
Les feux pour piétons sont concurrents avec le feu vert sur toutes les approches de l'intersection.



Fixe

(Main clignotante
pour le temps de dégagement
selon largeur de la voie)

Fixe

Congrès AQTR

9 avril 2002

Feux pour piétons

Paul Bourque PABECO Inc.2

PIÉTONS

À l'école on enseigne aux enfants à traverser aux feux verts.

En 2002 lors d'un Congrès provincial j'ai fait une présentation sur la compréhension des feux pour piétons. (dia 2)

Le résumé précise qu'en Amérique du Nord il n'y a qu'un affichage pour informer les piétons, et ils permettent les VDFR

En Amérique du Nord il y a une norme, uniforme, pour l'installation de feux pour piétons pour afficher un temps de dégagement sécuritaire et ces feux pour piétons sont présents

à toutes les intersections avec feux de circulation (Sauf quelques rares exceptions)

Types d'installations de feux pour piétons à Montréal

Direction

N-S Bouton sur rouge
N-S rouge pas de bouton
NS 7 sec sur rouge (encore quelques-uns)
NS 9 sec sur rouge tout temps
N-S Bouton 17 sec. sur rouge,
dégagement 4 sec. sur boule
Avec flèche
N-S ↑ 9 sec. Bouton sur rouge
N-S ↑ E-O ↑ et boule,
N-S & E-O ↑ 9 sec & boule
N-S & E-O ↑ 9 sec

Direction

E-O ↑ 9 secondes
E-O ↑ 9 sec et boule
E-O ↑ 9 sec rouge & boule
E-O ↑ 9 secondes sur Rouge
E-O boule N-S bouton
E-O côté N bouton S non
E-O & N-S Début sur feu rouge
en tout temps

Autres

Feu pour piétons mais sur un côté
de la direction
Pas de feu pour piétons
Pas de feu pour piétons, mais Brigadier
Non mais blocs blanc N-S, E-O

Total 23 types d'affichages.

À Montréal on n'utilisait pas cette norme. (dia 3)

Sur les 308 intersections répertoriés, il y avait moins du tiers des intersections qui avaient des feux pour piétons et à Montréal il y avait 23 types d'affichages.

Tableau 1 Types d'opération des feux piétons

Type de traverse	Définition	
Exclusive	Aucun véhicule ne peut croiser la traverse piétonne durant toute la période de la phase piéton	
Exclusive avec rouge intégral	Aucun véhicule ne peut croiser la traverse piétonne durant toute la période de la phase piéton et les véhicules à toutes les approches sont arrêtés simultanément par un feu rouge durant la phase piéton	
Partagée (Flèche verte tout droit)	Aucun véhicule ne peut croiser la traverse piétonne au début de la phase piéton pendant un intervalle minimum de 9 secondes	
Simultanée	Les feux piétons fonctionnent de pair avec les feux tricolores	
Munie de boutons-poussoirs	Une fois le bouton-poussoir actionné, la priorité de passage est donnée au piéton après quelques instants	
Munie de feux directionnels sonores	Un bouton-poussoir qui émet un signal sonore de repérage permet à la personne aveugle de mettre en marche les signaux sonores plus puissants qui lui indiquent quand traverser et dans quelle direction	

Charte du piéton, document de consultation, Annexe Portrait et diagnostic



(dia 5) On demande aux piétons d'attendre au prochain cycle pour lui allouer 9 secondes pour s'engager dans l'intersection. Ou, on lui donnera un temps d'engagement exclusif de 9 secondes au prochain feu rouge.



Ou bien il n'y a pas de feux pour piétons À la sortie d'une station de métro (**dia 6**)



Ou pas de feux du tout (**dia 7**)

On mentionne souvent que les véhicules brûlent les feux rouges.

Plusieurs villes Ottawa Toronto ont d'excellents résultats avec les caméras.

Par contre au Québec on ne fait que débattre sur le sujet.



On cite souvent le manque de respect envers les piétons aux traverses pour piétons.

Regardons des situations. (dia 8)

Rien ne rencontre les normes prescrites!



Quelles règles s'appliquent aux piétons ? (dia 9)



Il en va de même pour ce qui est des entraves lors des travaux. (dia 10)



Ou bien, l'affichage, la pollution (dia 11)



ou la livraison, la signalisation ou autres (dia 12)



Où sont les débarcadères pour reconduire un passager aux abords des stations de MÉTRO? (dia 13)



Il y a quelques années on a instauré des bandes cyclables bidirectionnelles pour ensuite comprendre qu'elles ne sont pas sécuritaires et on les a proscrites.

Maintenant il y en a de toutes les sortes : (dia 14)

Patins à roues alignées

Les marchettes motorisées

Les Segway

Les véhicules types planche maintenant motorisés

Les trottinettes (motorisées ou non)

Par le CSR ces modes ne sont pas permis (Sauf sur signalisation permissive)

Qu'allons-nous faire?



On installe des équipements pour garer les vélos! (dia 15)

Comment fait-on pour inciter une bonne utilisation sécuritaire?

Les vélos ne sont pas enregistrés par immatriculation, ni n'ont de vignettes.

Lorsque les policiers interceptent des cyclistes, ils donnent des noms fictifs.

Ça va bien lorsque le piéton ou le cycliste a aussi un permis de conduire pour lui citer une contravention!

Avez-vous vu souvent un policier aller valider les dires des piétons ou cyclistes?

Plusieurs intervenants parlent de droits dans la Charte mais lorsqu'il y a droits, il y a aussi responsabilités!

Les médias ont fait des reportages sur les vélos circulant sur les trottoirs.

Des commentaires d'une intervenante de Victoria mentionne qu'il n'y a pas ce problème à Victoria car l'amende est de 165\$



Nouveau trottoir 1,2m (48") norme minimum 1,5m. On tolère

INFRASTRUCTURES

On cite souvent des villes comme Paris, Amsterdam, Stockholm et Londres où les centres-villes ont été aménagés avant l'ère du véhicule.

À Paris, Londres, Barcelone et plusieurs villes citées n'ont pas nos hivers.

Allons-nous avoir une Charte pour l'été et une pour l'hiver?

Pour les trottoirs, devons-nous appliquer la Charte uniformément ?

À Lachine on vient de refaire une rue avec un trottoir de 1,2 mètre (**dia 16**)

La norme minimale est de 1,5m.

Quelles seront les critères dans la Charte pour la Place Riopelle versus les rues Mentanna, Saint-Hubert ou Legendre?



Rue Roy

Certains réclament la restriction des véhicules sur plusieurs rues!

Ceci existe déjà lors de périodes propices. Spectacles, vente trottoir, sauf rarement en hiver!

Nous avons déjà quelques rues conviviales : **(dia 17)**

Rues Duluth, Roy, Décarie, Lagauchetière.

Présentation à certains Comités de Sécurité, et de Circulation

La gestion de la vitesse en milieu urbain : Les zones de rencontres

Catherine Berthod, ing., urb.
Ministère des Transports du Québec
10 mai 2006

Je pourrais prendre des arrangements
si vous voulez voir cette présentation complète.

Les zones de rencontre, maintenant populaires en Europe. (**dia 18**)

Personne ne cite les projets où les véhicules sont permis et où les piétons ont priorité!

Les zones de rencontre en Suisse

- Sur les routes d'intérêt local
 - fonction de desserte
 - fonction résidentielle et conviviale.
- Vitesse limitée à 20 km/h
- Priorité aux piétons sur l'ensemble de l'aire de circulation
- Interdiction de stationnement, sauf aux endroits prévus



Exemple de Suisse (dia 19)

Les zones de rencontre en Suisse : Granges



↑
Avant

14 000 véh./j. avant
contournement
5 000 après



Après →



Ou comme une place (dia 20)



VITESSE

On pense instaurer un changement lorsque les corps policiers ont de la difficulté à faire respecter le 50 KMH on tolère 70 dans ces zones.

Sur le pont Champlain, l'autoroute Décarie, la vitesse prescrite est de 70KMH!

Quelle est la vitesse normale.

Sur les autoroutes on se fait répéter que jusqu'à 120 KMH il n'y a pas de contravention.

Sur les panneaux publicitaires des contraventions commencent à 20 KMH au dessus de la vitesse affichée. (**dia 21**)

	20 KMH au dessus de 100 KMH	égale 20 % de plus
Par contre	20KMH au dessus de 50 KMH	égale 40 % de plus .
À	30 KMH	c'est 60 % de plus

Ne devrait-on pas simplement faire appliquer les vitesses en vigueur, si les policiers insistent pour des tolérances, affichons les vraies vitesses désirées et utilisons des pourcentages. Pas 20 % mais 10 %.

Donc À 50KMH on aurait des contraventions à 55 KMH

Si on instaure des zones de 40KMH et tolère encore 20 KMH les contraventions débuteraient à 60 KMH.

Présentement sur la piste cyclable à Lachine on a diminué la vitesse prescrite de 20 à 10 KMH parce qu'on ne pouvait appliquer la limite de 20 KMH

Que font ceux qui veulent respecter les limites affichées ? On incite à la délinquance!



RÉDUCTION DU VOLUME DE VÉHICULES.

Y a t'il un plan directeur de transport et de développement adopté pour satisfaire une bonne fluidité sécuritaire?

Quelle est la politique sur le stationnement! Dans plusieurs villes il y a des politiques pour décourager le stationnement et inciter les gens à prendre le TC

Par contre le soir et les fins de semaines on ne restreint pas le stationnement et on préconise des tarifs avantageux pour attirer la clientèle vers le Centre Ville (dia 22)



Avec des taux de 6 dollars par jour (**dia 23**) l'effet n'est pas dissuasif et n'incite pas à utiliser les TC?

On ne pourrait jamais stationner durant la semaine pour ces tarifs dans les grandes

Métropoles.

On ne devrait pas fournir des places de stationnement gratuites aux employés, mais avoir des incitatifs pour encourager le TC aux heures de pointe.



(dia 25) Il serait bon de compléter le réseau souterrain. Il ne manque que quelques petits jalons. Pour les résidents, les piétons et touristes, ce serait un attrait les jours inclements de ne pas être obligé de sortir pour aller du centre info touriste vers les Cours Mont-Royal ou Place Ville-Marie

Pour le réseau de TC, pourquoi pas utiliser l'emprise ferroviaire de Montréal-est à Lachine qui passe dans le Port de Montréal (Type Bus-Rail)

Avec l'ajout des fusions et défusions il serait peut-être opportun d'avoir un Observatoire des transports pour la sécurité et la mobilité. Aussi il serait peut-être avantageux de publier un guide Modus Operandi pour les juridictions pour traiter les commentaires des citoyens.

À l'occasion lorsqu'on consulte un médecin, le généraliste suggère de consulter un spécialiste tel un cardiologue; qu'en est-il dans le domaine de la mobilité?

En résumé avoir une gestion saine, réfléchie, et pas seulement réactionnaire aux médias.

Commentaires de Paul Bourque 677, 36 ième avenue Lachine H8T 3L1
T. 514-634-6615 C. 514-984-2234 pabourque@videotron.ca