

TRAVERSÉE DE LA RUE À MONTRÉAL :

COMMENT ACCROÎTRE LA SÉCURITÉ ET LE CONFORT DES PIÉTONS ?

Présentation à la Commission sur le transport et les
travaux publics
par la direction des transports, le 17 octobre 2012



Service des infrastructures, transport et environnement
Montréal 



PLAN DE LA PRÉSENTATION

- ❑ Mise en contexte
- ❑ Portée et objectifs du projet
- ❑ Aperçu de la démarche préconisée
- ❑ Enjeux et défis associés à la traversée piétonne
- ❑ Un diagnostic à approfondir
- ❑ Interventions envisageables
- ❑ Choix et priorités
- ❑ Étapes subséquentes
- ❑ Conclusion

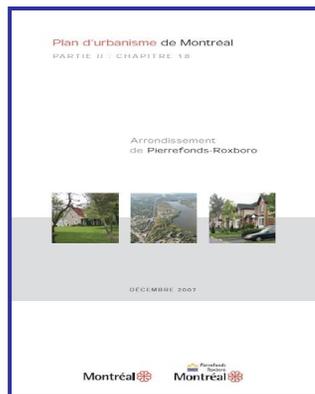


MISE EN CONTEXTE



Nouvelle vision née du Sommet de Montréal – juin 2002

- **Primauté du piéton** dans l'espace urbain : **choix de société**



- **Point de convergence** : **rôle primordial du transport actif**



Charte du piéton (2006)

DÉCLARATION :

- ❑ Reconnaître la **primauté** du piéton dans l'espace urbain



PARMI LES OBJECTIFS DE LA CHARTE :

- ❑ Sécuriser les cheminements, en particulier les **traversées piétonnes**



La primauté du piéton enchâssée dans le Plan de transport

❑ Quatre des 21 chantiers du Plan de transport en traitent :

- ❖ 14^e chantier : *Mettre en œuvre la Charte du piéton*



- ❖ 15^e chantier : *Consolider le caractère piétonnier du centre-ville et des quartiers centraux*
- ❖ 16^e chantier : *Redonner aux résidents des quartiers montréalais la qualité de vie qui leur revient*
- ❖ 17^e chantier : *Accroître la sécurité des déplacements*



ÉTENDUE ET OBJECTIFS DE LA CONSULTATION PUBLIQUE

- ❑ **Étude publique (17 octobre 2012)**
 - ❖ **Objet** : démarche d'analyse et de définition d'interventions pour la révision des passages piétonniers
 - ❖ **Objectifs** : présenter la démarche préconisée, répondre aux interrogations des citoyens et recueillir leurs suggestions

- ❑ **Examen public (2013)**
 - ❖ **Projet de Plan d'action – Direction des Transports**
 - ❖ **Réception des mémoires des citoyens et organismes**
 - ❖ **Recommandations de la commission au conseil municipal**



PORTÉE ET OBJECTIFS DU PROJET



Portée du projet :

❑ Art. 450 du CSR :

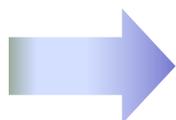
« Lorsqu'il y a une intersection ou un passage pour piétons à proximité, un piéton ne peut traverser un chemin public qu'à l'un de ces endroits »

❑ Art. 447 du CSR :

« Lorsqu'il n'y a pas d'intersections ou de passages pour piétons clairement identifiés et situés à proximité, un piéton qui traverse un chemin public doit céder le passage aux véhicules routiers et aux cyclistes qui y circulent »

❑ Conclusion ➔ 3 classes de traversée piétonne :

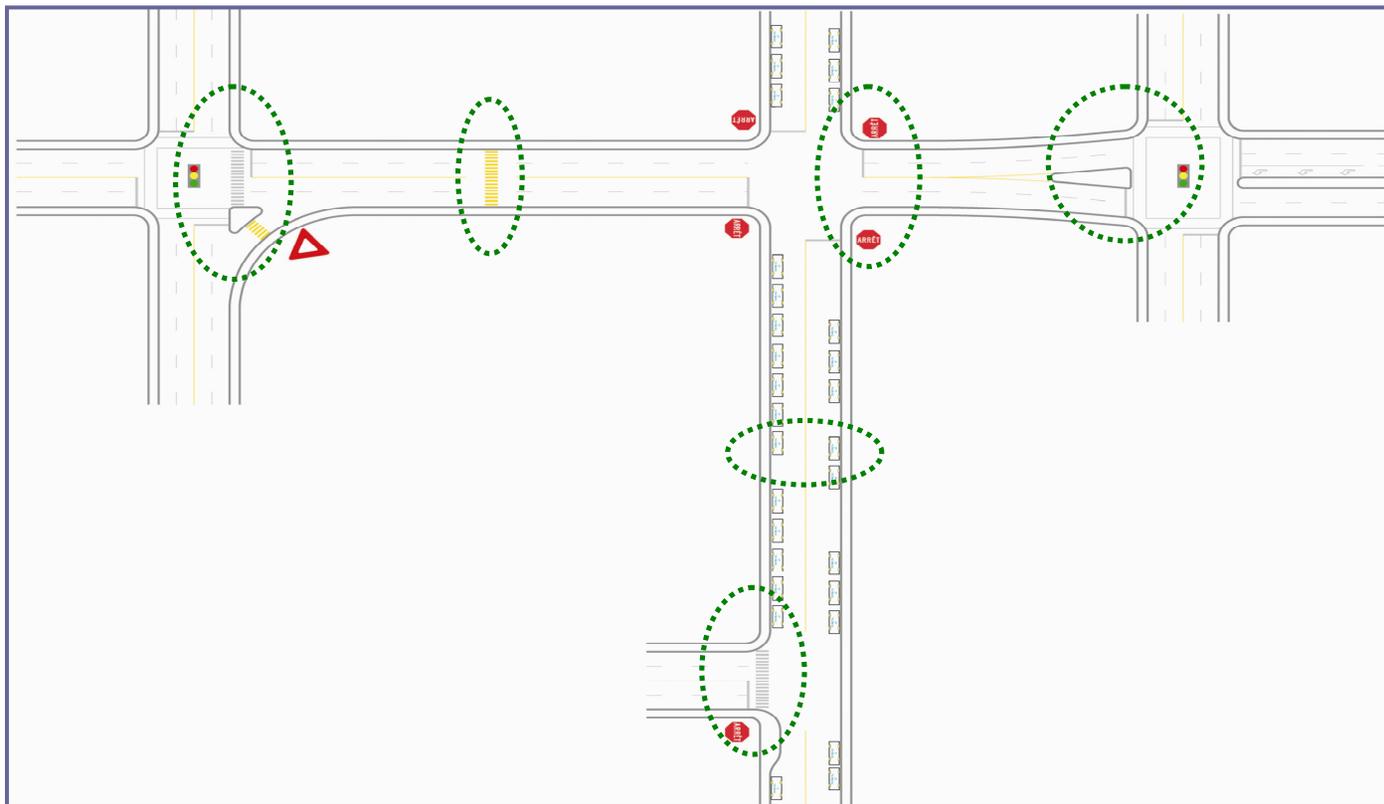
- (1) en intersection,
- (2) en section courante (mi-bloc) à un passage piétonnier , ou
- (3) en section courante en l'absence de passage piétonnier



LE PROJET DE RÉVISION S'ÉTENDRA À CES TROIS CLASSES DE TRAVERSÉE PIÉTONNE



Portée du projet - Divers passages piétonniers





Objectifs du Projet :

Accroître la sécurité / Réduire les collisions

Accroître le confort

Pour tous les piétons

Lors de la traversée de la rue

Aux carrefours

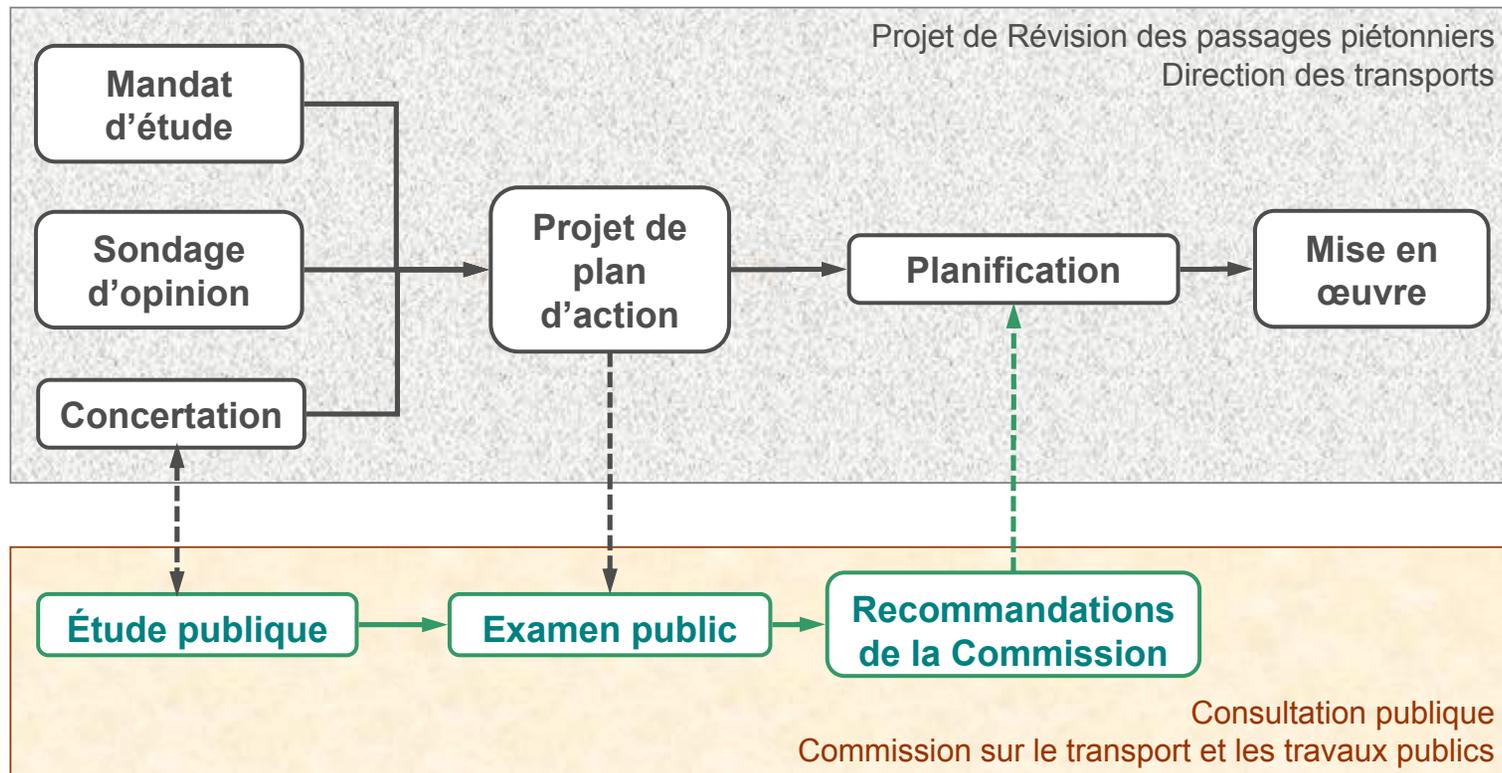
Ainsi qu'ailleurs



APERÇU DE LA DÉMARCHE PRÉCONISÉE



Aperçu de la démarche





ENJEUX ET DÉFIS ASSOCIÉS À LA TRAVERSÉE PIÉTONNE



Partage de la rue et place du piéton

□ ENJEUX :

- Sécurité
- Confort
- Plaisir



□ DÉFI :

- Arbitrage entre besoins concurrents de multiples usagers



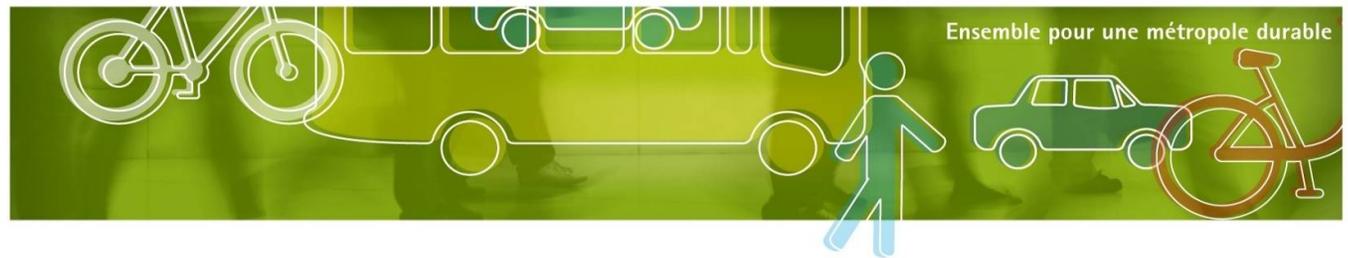
ATTENTES DU PIÉTON TRAVERSANT LA RUE

Disposer d'un espace accessible

Disposer d'une plage de temps suffisante pour traverser

Être à l'abri de toute menace de collision (Protection)

Bénéficier d'un droit de passage fréquent (peu ou pas d'attente)



Enjeux et défis

Traversée en intersection :





Enjeux et défis

Traversée à mi-bloc :

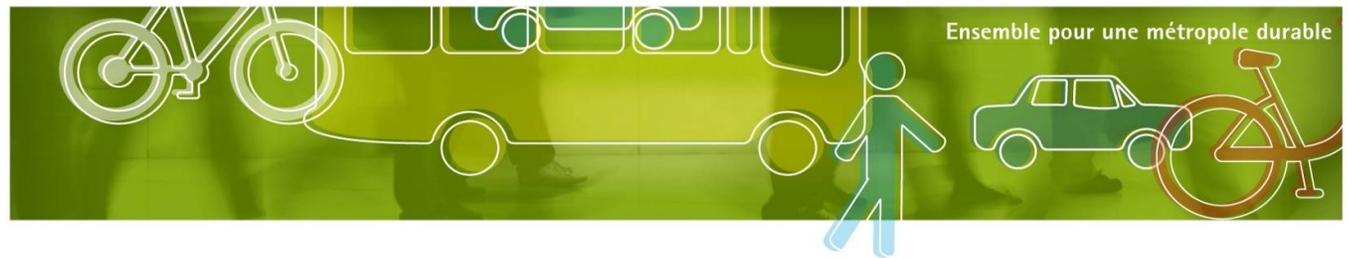




Enjeux et défis



Programmation des feux
et protection du piéton



Enjeux et défis

Traversée en intersection – Feux de circulation





Enjeux et défis

Traversée en intersection – Feux de piéton

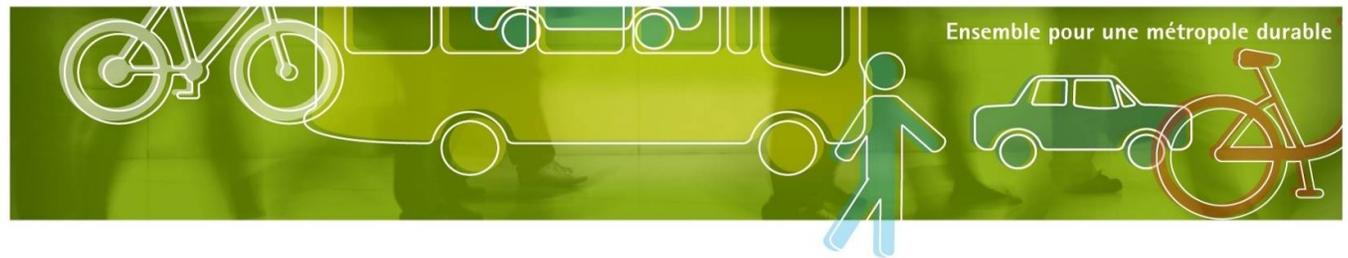




Enjeux et défis

Traversée en intersection – Décompte numérique





Enjeux et défis

Traversée en diagonale





Des choix à faire ...

QUELLE PROTECTION OFFRIR AU PIÉTON ?

- TOTALE – AUCUN CONFLIT AVEC LES VÉHICULES
- PARTIELLE – CONFLITS POTENTIELS TOLÉRÉS

Traverse à mi-bloc à Rome



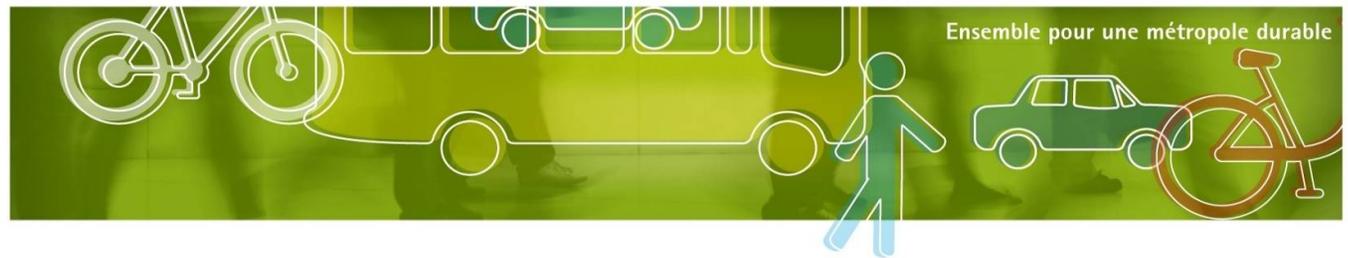


Des choix à faire ...

QUELLE PROTECTION OFFRIR AU PIÉTON ?

Traversée à mi-bloc à Montréal



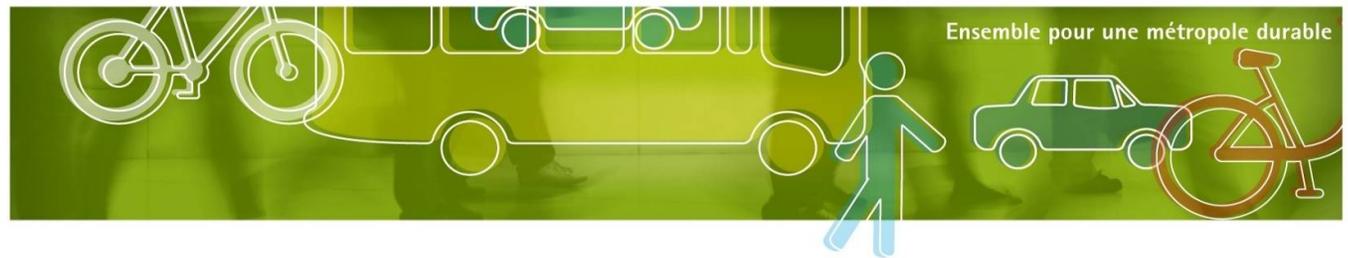


Des choix à faire ...

QUELLE PROTECTION OFFRIR AU PIÉTON ?

Situation de quasi-collision





UN DIAGNOSTIC À APPROFONDIR



La marche : un mode important dans la mobilité des montréalais

- ❑ *Hausse annuelle moyenne de **2%** des déplacements non motorisés (2003 à 2008)*
- ❑ *Part modale de la marche en 2008 : **17%***
- ❑ *6550 km de trottoirs (2011)*
- ❑ *2449 Feux de circulation sur l'île de Montréal, dont **52%** munis de feux piétons (2011)*
- ❑ *Réseau intérieur piétonnier de 32 km*
 - ❖ *10 stations de métro + 62 complexes immobiliers + 1700 boutiques*
 - ❖ *500 000 déplacements souterrains /jr*



La sécurité du piéton en chiffres :

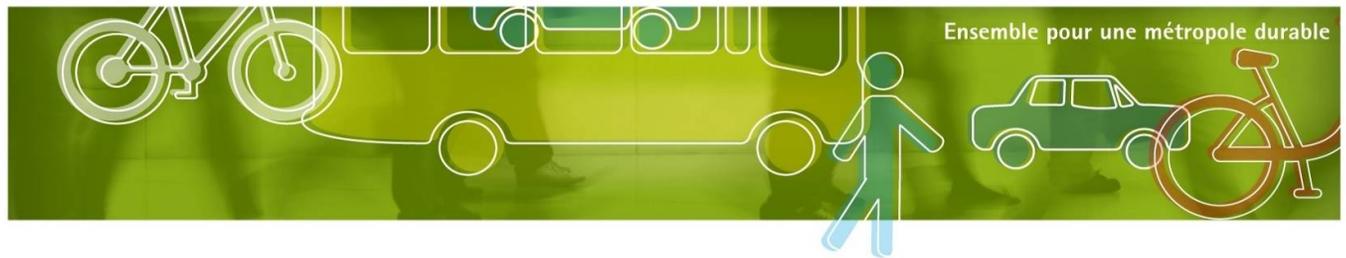
- ❑ Près de **5%** des collisions sur l'île de Montréal sont de type **piéton-véhicule**
- ❑ **80%** des collisions impliquant des piétons surviennent lors de la **traversée de la rue** (47% aux intersections ; 33% à mi-bloc)
- ❑ Principaux lieux de collisions avec piéton : **centre-ville ; stations de métro ; et intersections**
- ❑ **51%** des collisions piétons en **milieu d'affaires et commercial** ; **34%** en milieu **résidentiel** ; et **5%** en **milieu scolaire**
- ❑ Bilan routier - collisions véhicules-piétons :

Gravité	Moyenne 2003-2007 Collisions	2011 Victimes piétonnes
Décès	22	18
Blessures graves	165	112
Blessures légères	1340	1 283

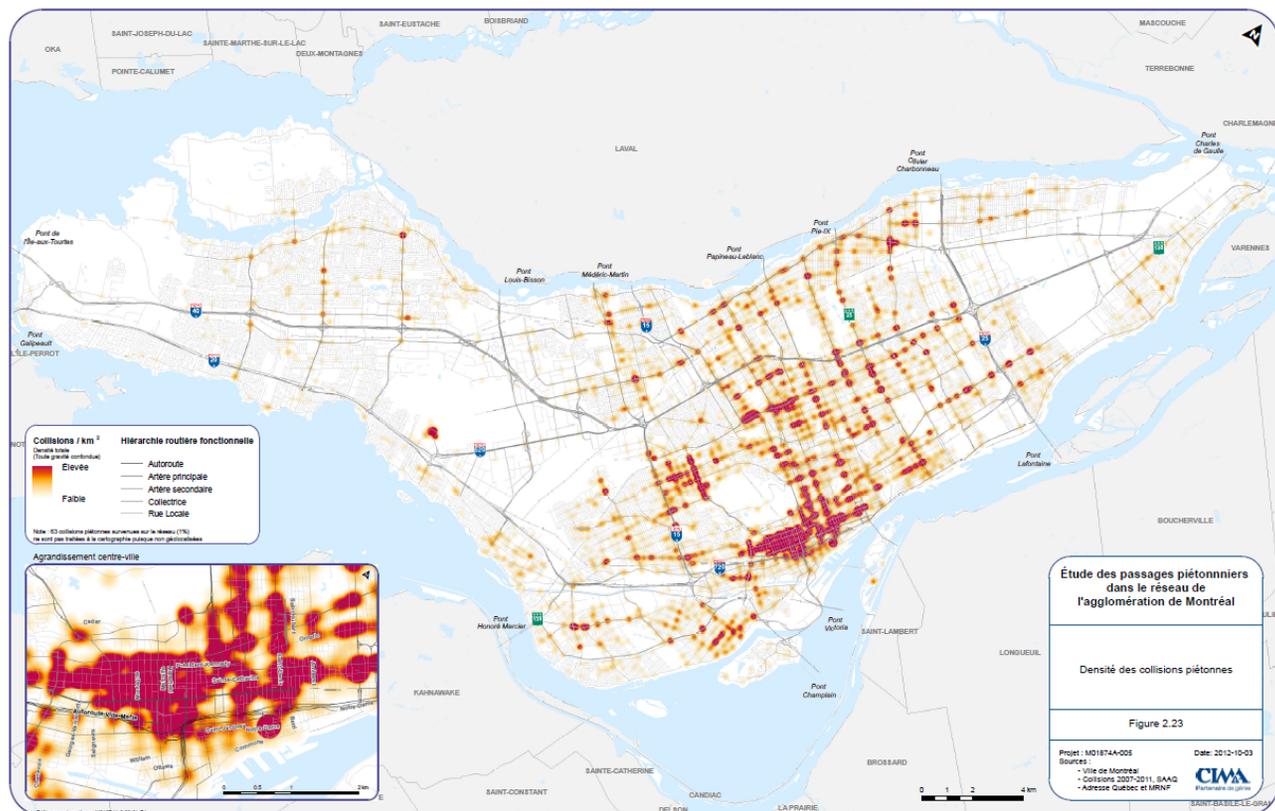


La sécurité du piéton en chiffres :

- ❑ La **moitié** des victimes décédées dans les rues de Montréal sont des piétons
- ❑ En 2011, **2/3** des piétons décédés à la suite d'une collision sur la route sont âgés de 65 ans et +
- ❑ En 2011, **61 %** des piétons décédés lors d'une collision ont commis une infraction au Code de la sécurité routière

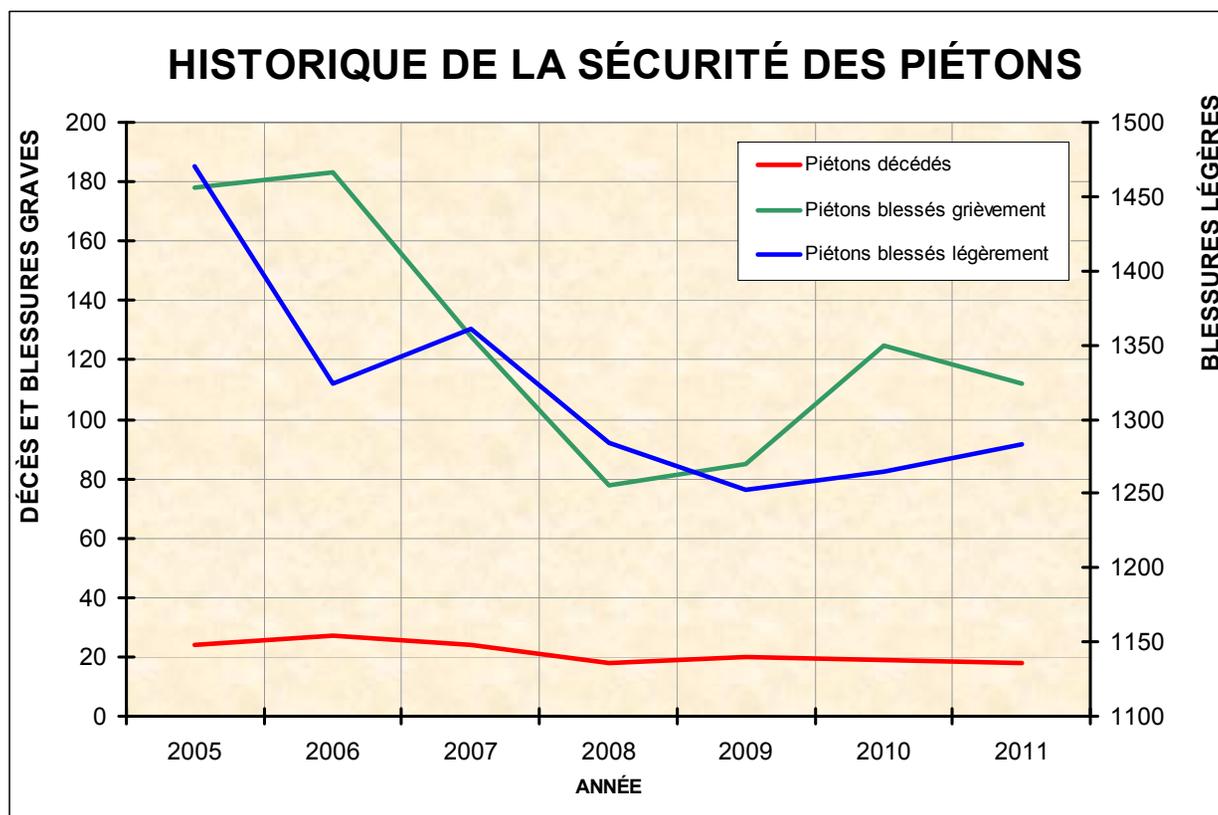


Concentration des collisions de type piéton-véhicule





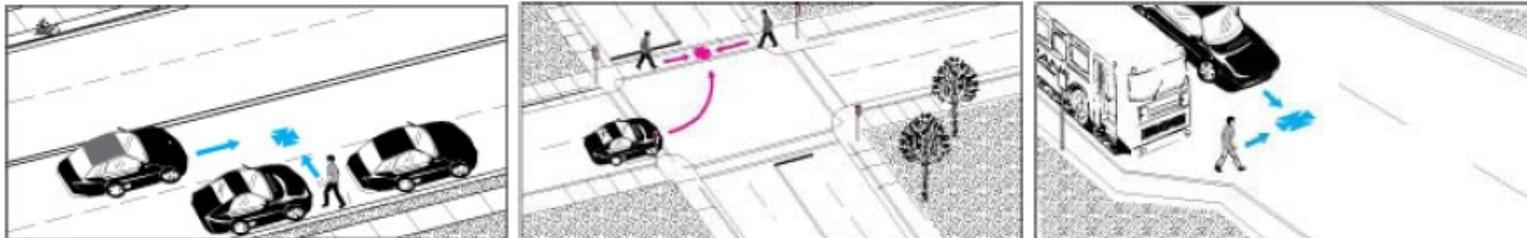
Un bilan routier encourageant, mais perfectible



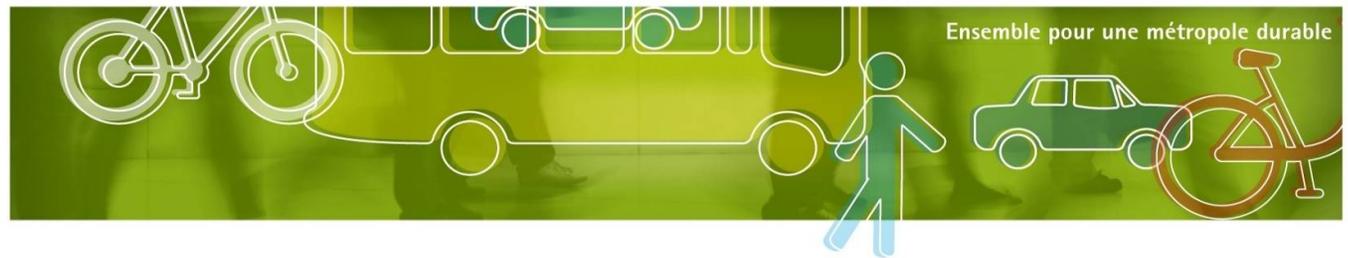


Un diagnostic à approfondir

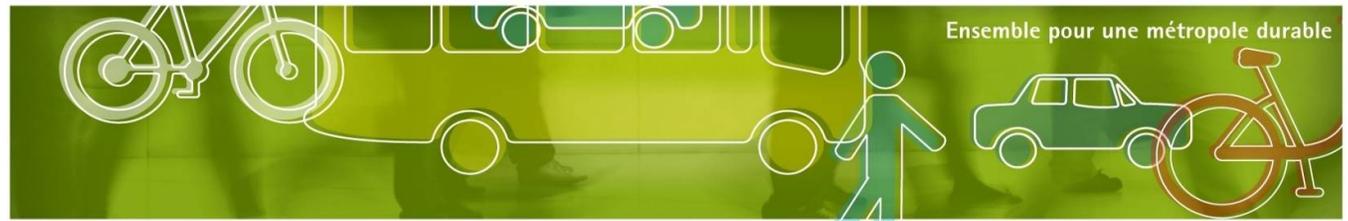
- Étude sur les passages piétonniers (Cima+ - en cours)
 - ➔ scénarios de collision



- ➔ Typologie des aménagements
 - ➔ Revue des bonnes pratiques
- Sondage d'opinion : sentiment de sécurité, attentes et préférences
- Concertation avec les partenaires & Consultation publique



INTERVENTIONS ENVISAGEABLES

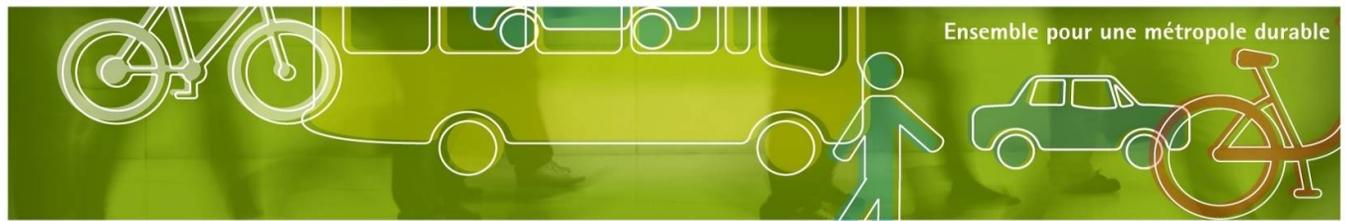


CONVIVIALITÉ / LISIBILITÉ DE L'AMÉNAGEMENT

Géométrie

- Îlots / refuges
- Saillies
- Rayon de courbure
- Dégagement visuel
- Alignement horizontal /vertical
- Rampes d'accès
- Etc...

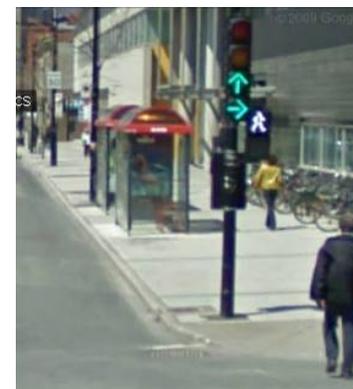


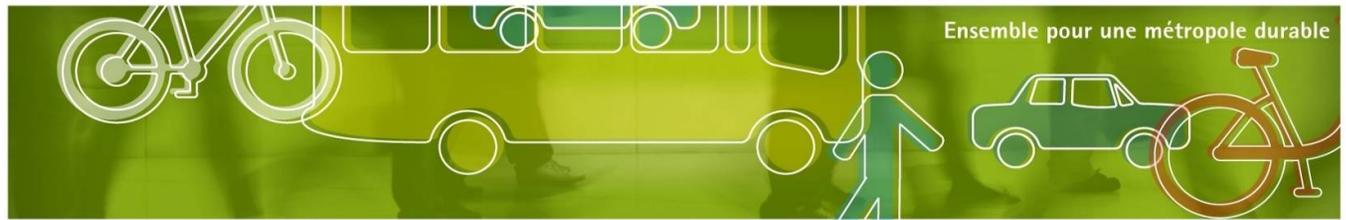


CONVIVIALITÉ / LISIBILITÉ DE L'AMÉNAGEMENT

Signalisation

- Marquage
- Panneaux
- Feux de circulation
- Feux piétons
- Feux clignotants



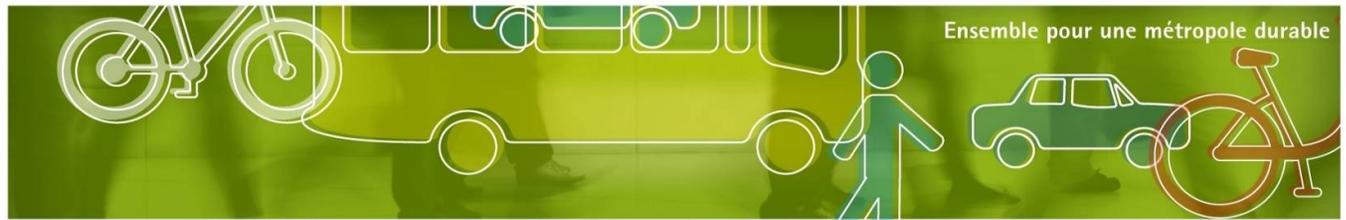


CONVIVIALITÉ / LISIBILITÉ DE L'AMÉNAGEMENT

Maintenance

- Réparations
- Drainage
- Déneigement /déglçage
- Nettoyement
- Etc.





VISIBILITÉ RÉCIPROQUE DES USAGERS

Éclairage

Saillies

Dégagement des
coins de rues

Émondage

Etc.



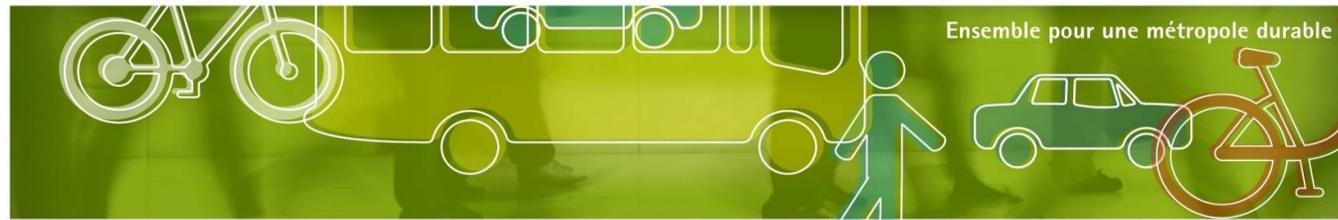


APAISEMENT DE LA CIRCULATION VÉHICULAIRE

Dispositifs :

- Ralentisseurs
- Saillies de trottoirs
- Îlots et refuges
- Balises à mi-traverse
- Etc.





ACCESSIBILITÉ UNIVERSELLE DES AMÉNAGEMENTS

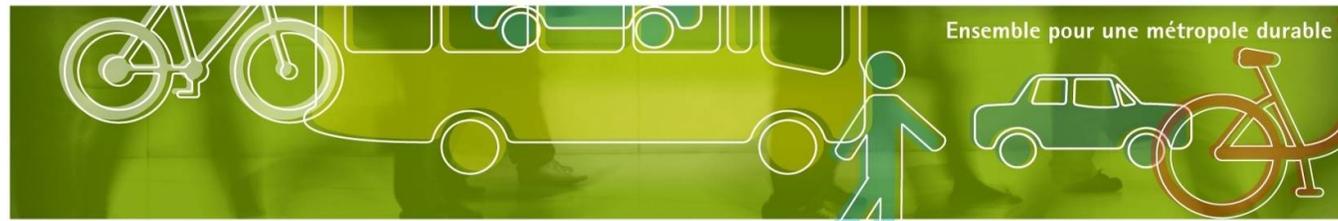
Clientèle

- Aînés
- Limitation visuelle
- Limitation motrice
- Autres limitations fonctionnelles

Dispositifs

- Feu sonore
- Plaque pédotactile
- Main courante
- Rampe d'accès
- Feu piéton à décompte numérique

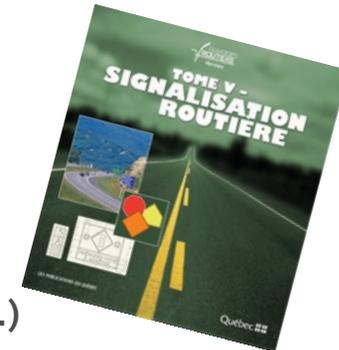




MESURES LÉGISLATIVES ET NORMATIVES

❑ Normes – ouvrages routiers

- ❖ Signalisation – Tome V
- ❖ Conception routière
- ❖ Ouvrages d'art
- ❖ Autres (entretien, matériaux, dispositifs de retenue...)



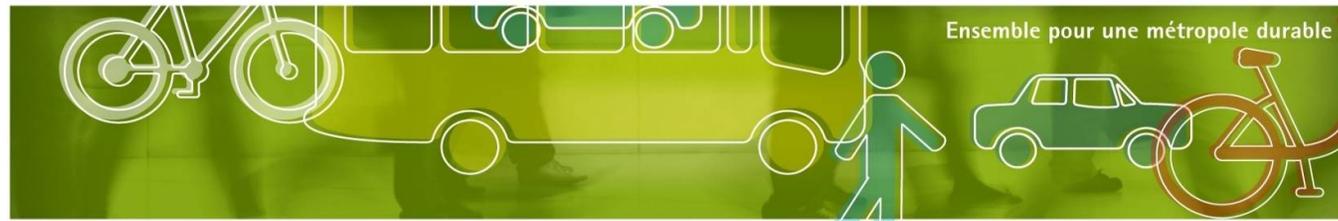
❑ Loi (Code de la sécurité routière)

❑ Règlements municipaux et ordonnances

❑ Guides de bonnes pratiques

❑ Règles de l'art





CHANGEMENT DES COMPORTEMENTS

Contrôle-sanction

- Conventionnel
- Automatisé
- Thématiques :
 - Vitesse
 - Respect de la priorité
 - Facultés affaiblies
 - Distraction
 - Fatigue
 - Autres infractions au CSR

Éducation / sensibilisation / information

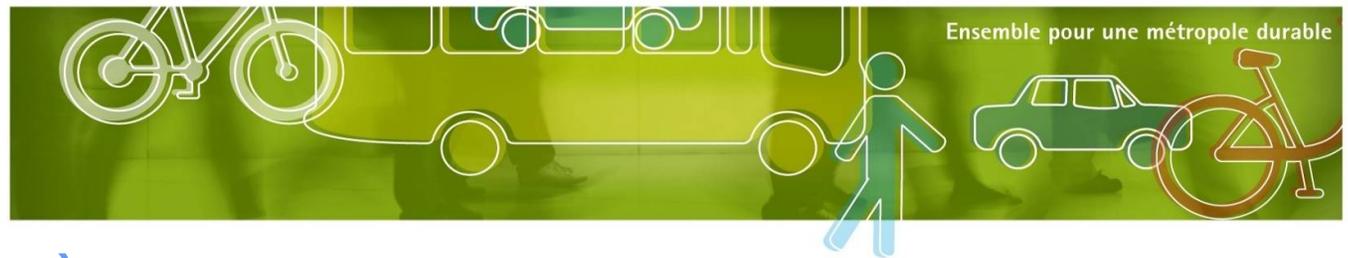
- Affichage
- Radio
- Plateformes audiovisuelles
 - Télévision
 - Internet
 - Écrans d'affichage dynamique

Formation

- Documentation
- Cours
- Animation de groupes
- Etc.

Cibles

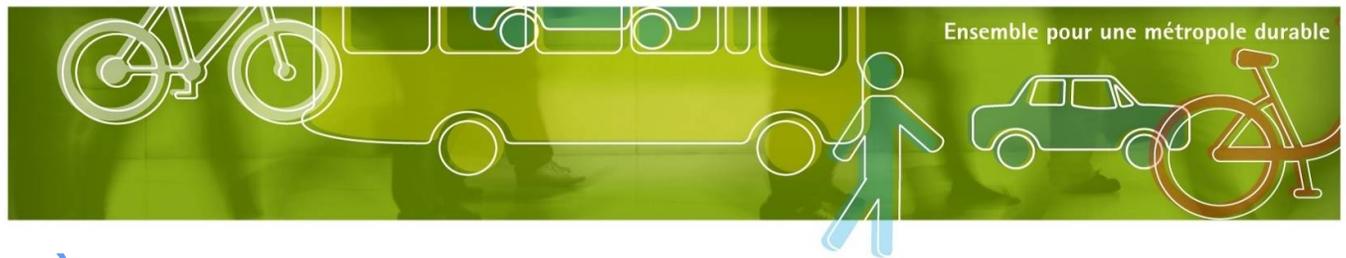
- Piétons
- Aînés
- PMR
- Écoliers
- Travailleurs
- Conducteurs
- Cyclistes
- Grand public



PLACE À L'INNOVATION

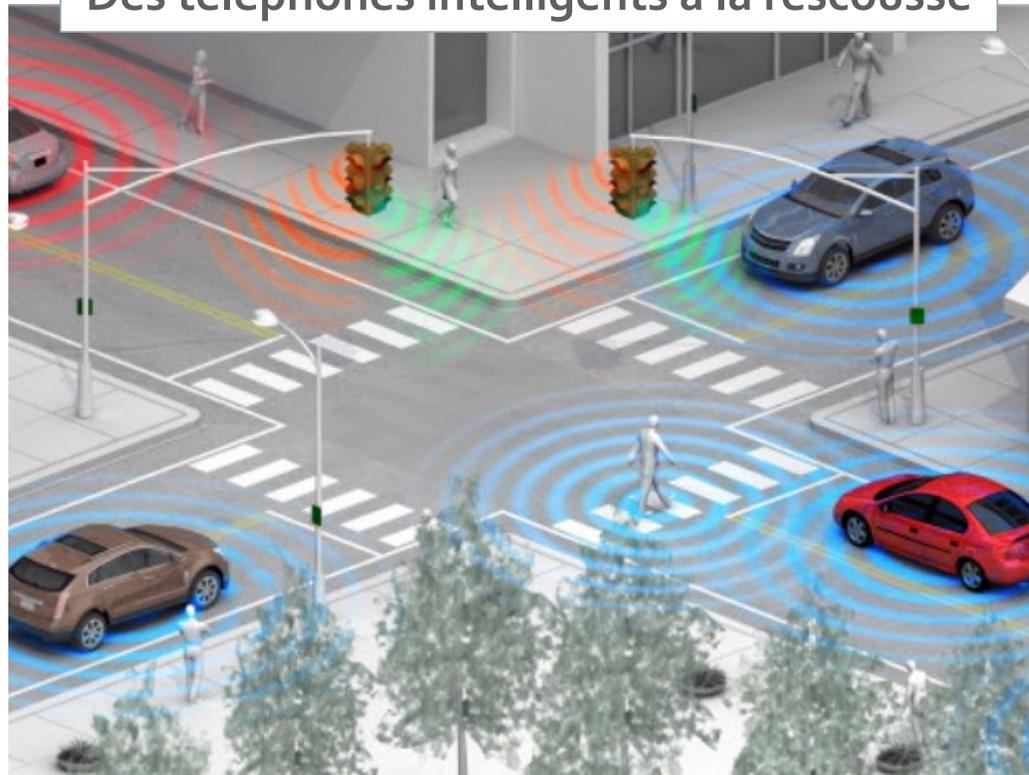
Hologramme piéton (Dynamique)

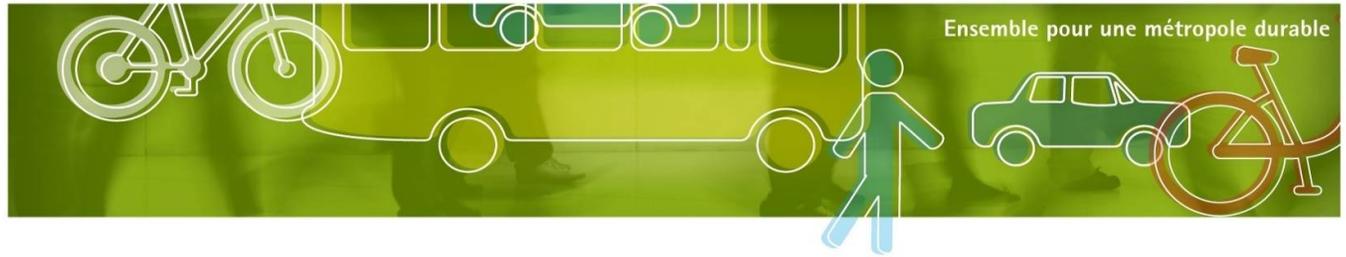




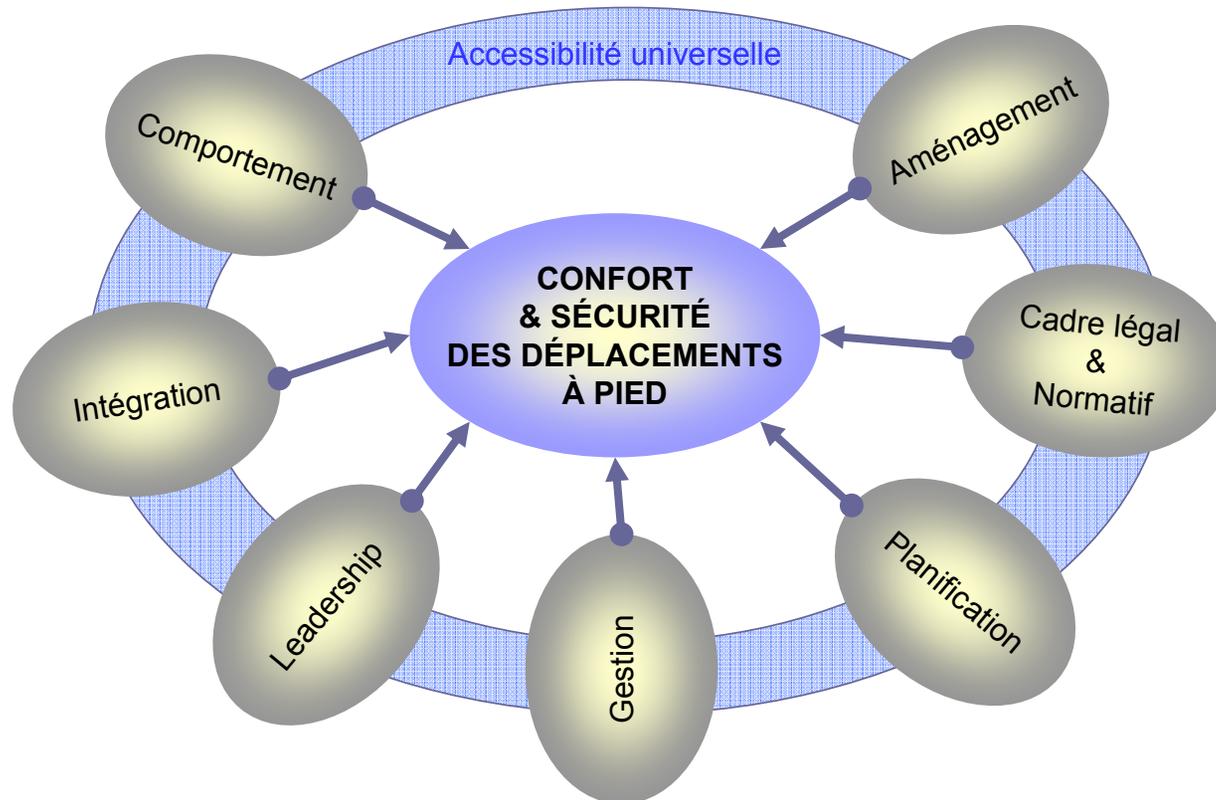
PLACE À L'INNOVATION

Des téléphones intelligents à la rescousse





ÉTENDUE DES CHAMPS D'ACTION





CHOIX ET PRIORITÉS

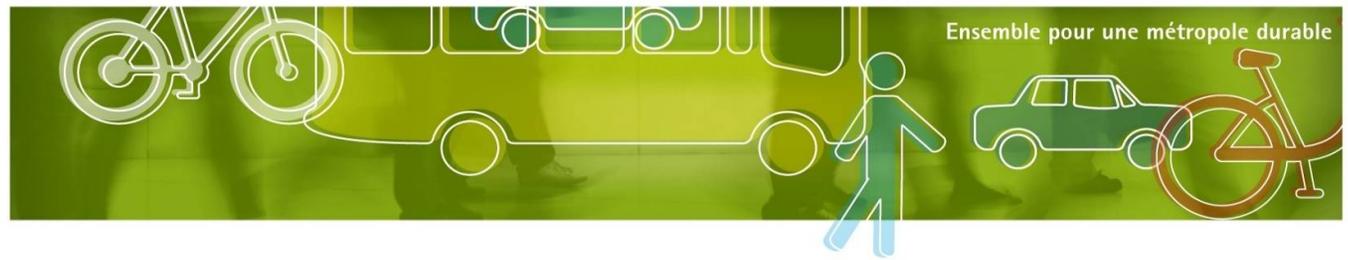


Quelles interventions choisir ?

- Tenir compte des conclusions de diagnostic
- Tenir compte des attentes et préférences des citoyens
- S'inspirer d'autres expériences : ébauche de guide de bonnes pratiques
- Établir et respecter une logique globale de révision des passages piétonniers

Comment prioriser les interventions ?

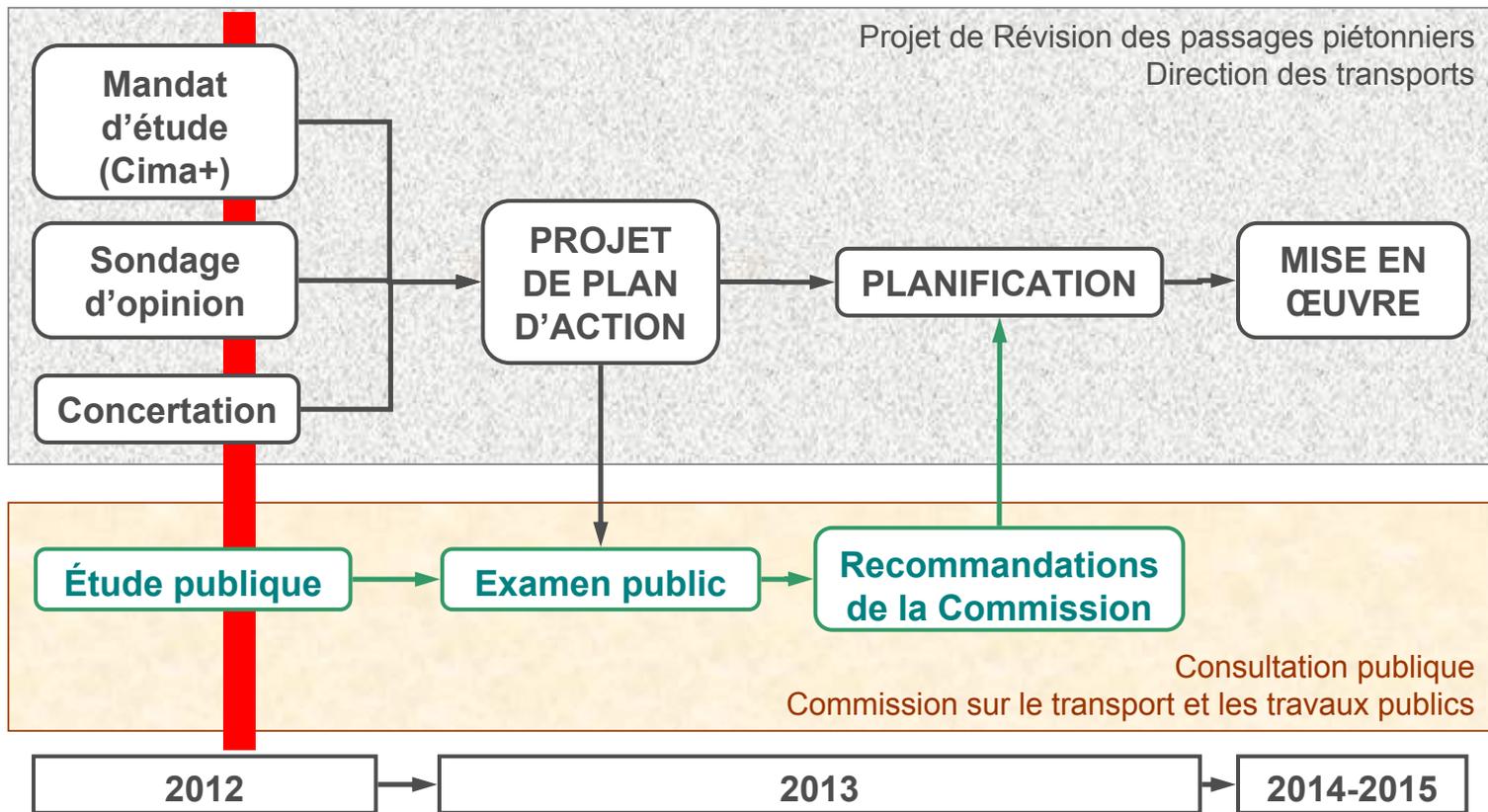
- Indicateurs quantitatifs et qualitatifs issus du diagnostic → priorité
- Les contraintes opérationnelles, financières et autres devront être prises en compte
- Toute opportunité offerte en marge d'autres actions devrait être saisie



ÉTAPES SUBSÉQUENTES



État d'avancement et étapes à venir

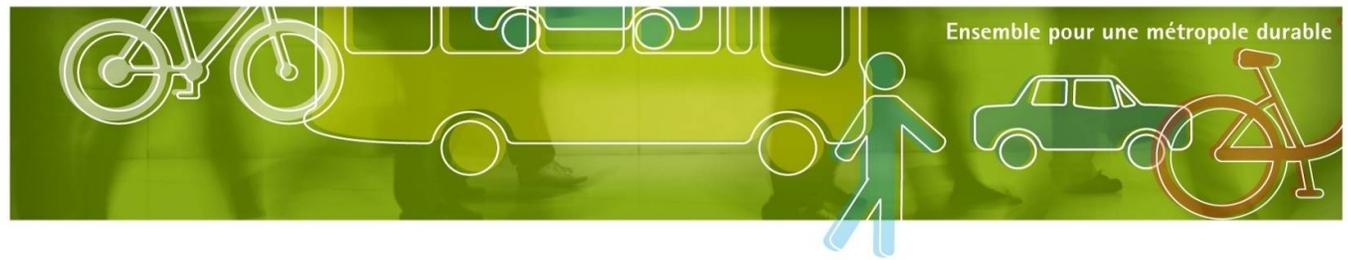




APPROCHE PARTICIPATIVE :

La Direction des transports travaillera aux côtés de plusieurs intervenants :

- SPVM : partenaire de premier plan en sécurité routière
- Arrondissements et services de la Ville de Montréal
- Villes reconstituées
- Opérateurs de transport collectif (Bus, train et taxi)
- Services d'urgence (policiers, ambulanciers, et pompiers)
- DSP (Direction de la santé publique)
- MTQ : Considérations légales et normatives
- Vélo Québec
- Universités et centres de recherche : R&D
- Grand public (milieu associatif et autres organisations + citoyens)



CONCLUSION



En conclusion...

- L'approfondissement du diagnostic est une nécessité
- La concertation avec les partenaires créera des synergies importantes
- La consultation publique : appui à la démarche de la Direction des transports
- Une approche globale (3E) est nécessaire pour atteindre nos objectifs
- Idéalement, une intervention systématique sur tout le territoire de l'Île de Montréal est à envisager - Harmonisation
- Rendez-vous en 2013 : examen public sur les interventions et le projet de plan d'action proposé par la direction des transports

Direction
des transports

Plan de transport

Merci de votre attention

www.ville.montreal.qc.ca/plandettransport



Montréal 