

Pour une ville qui marche!

Le commentaire de Vélo Québec
dans le cadre de la consultation publique de la
Commission permanente sur les transports et les travaux publics :
La traversée de rue :
comment accroître la sécurité et le confort des piétons



Mai 2013

Contenu

Avant-propos	3
Introduction	4
1- Retour sur le Plan de transport (2008)	5
2- L'enjeu des traversées de rues	6
3- Nos propositions	6
Conclusion : Les piétons c'est nous tous!	9

Avant-propos

Vélo Québec est heureux de participer à la consultation *La traversée de la rue*, initiée par la Commission sur le transport et les travaux publics de la Ville de Montréal. Nous tenons à saluer l'initiative de la Commission et souhaitons que cet exercice puisse mener à des actions concrètes pour améliorer les conditions des gens qui, par choix ou par obligation, décident de se déplacer à pied à Montréal.

L'intervention de Vélo Québec dans le cadre de la présente consultation s'appuie sur la vision du *Plan de transport de Montréal* et sur les principes mis de l'avant par la *Charte du piéton*, partie intégrante du Plan. Elle s'inscrit également dans la suite de nos interventions en faveur d'une ville favorable à la mobilité active, à la promotion donc des déplacements à pied et à vélo. Implanté à Montréal depuis 46 ans (1967), Vélo Québec emploie plus d'une centaine de personnes, directement à son siège social de la rue Rachel et par le biais de collaborations avec différents organismes à travers le Québec. Actif dans la promotion d'une meilleure qualité de vie, Vélo Québec est un acteur/observateur important de la vie urbaine. Au fil des ans, notre organisation a contribué à l'émergence d'une véritable culture vélo au Québec et tout particulièrement à Montréal.

Que ce soit par le biais des événements et voyages que nous avons mis sur pied (Tour de l'Île de Montréal, Féria du vélo, Grand Tour, etc.), les magazines et guides que nous publions ou l'expertise technique originale que nous avons développée, nous sommes devenus un collaborateur incontournable pour plusieurs municipalités et organismes publics du Grand Montréal. Ce partenariat s'est concrétisé à travers différentes collaborations techniques et promotions en lien avec le déploiement du réseau cyclable sur l'ensemble du territoire. Le rôle de Vélo Québec dans la création d'environnements favorables à la marche et au vélo est reconnu à travers le Québec, au Canada et au-delà de nos frontières. Notre plus récente publication technique, *Aménagements en faveur des piétons et des cyclistes* et le programme de formation pratique qui y est associé, en est une des meilleures illustrations.

Depuis 1995, Vélo Québec coordonne l'ensemble des travaux liés au développement de la Route verte pour le ministère des Transports du Québec, ce qui nous amène à travailler étroitement avec le milieu municipal et régional aux différentes étapes d'élaboration d'un plan vélo. Dans la grande région de Montréal, nous travaillons avec la Communauté métropolitaine (CMM) et l'ensemble des municipalités du territoire à un vaste projet de planification et de concertation qui donnera naissance au Réseau vélo métropolitain.

Vélo Québec et la place du piéton

Depuis 2004, la mission de Vélo Québec intègre la notion de « transport actif » et, par le fait même, toute la question des déplacements à pied dans la ville. C'est dans ce contexte que nous avons créé *À pied, à vélo ville active*, une initiative visant à réduire la dépendance à l'automobile lors des trajets quotidiens vers l'école. La démarche comporte la mobilisation et la sensibilisation de la communauté scolaire et conduit à l'élaboration de plans de déplacement qui suggèrent aux administrations municipales et scolaires différentes mesures pour rendre plus sécuritaires et conviviaux les déplacements à pied et à vélo. Les administrations qui s'engagent dans ce travail adhèrent à la démarche *Ville active*, ce qui est le cas de plusieurs villes et arrondissements sur tout le territoire de la Communauté métropolitaine de Montréal.

Introduction

Lorsque la *Charte du piéton* a été adoptée en 2008 (intégrée au *Plan de transport*), l'idée était de miser sur le potentiel d'accroissement des déplacements à pied à Montréal et d'adopter une stratégie pour rendre ces déplacements plus agréables et plus sécuritaires. Aujourd'hui nous sommes ici, dans le contexte de cette consultation, pour partager un constat : un certain nombre d'actions ont été mise en œuvre depuis l'adoption de cette charte, mais fondamentalement le confort et la sécurité des piétons a peu évolué. Le bilan des accidents est relativement stable et de nombreux environnements qui étaient hostiles pour les piétons le sont toujours.

Dans la foulée de cette *Charte du piéton*, l'aménagement de quelques rues piétonnes estivales doit être salué. Ces nouvelles « places publiques » ont effectivement créé des endroits, des places où il est plus agréable de marcher. Par contre, elles ont probablement eu peu d'effet sur la sécurité globale des piétons dans plusieurs quartiers de Montréal. Elles n'ont pas eu d'effet non plus sur les masses de piétons qui se déplacent quotidiennement au centre-ville de Montréal.

Sans entrer dans les détails organisationnels, il faut tout aussi souligner que la partie n'a pas été simple pour plusieurs arrondissements de Montréal qui, il y a quelques années, ont amorcé la mise en place de mesures d'apaisement de la circulation qui visaient justement à faciliter la vie aux piétons. Ces projets étaient, dans certains cas, des initiatives directes des arrondissements et dans d'autres cas, le résultat du travail conjoint entre Vélo Québec et les arrondissements dans le cadre du programme *À pied, à vélo, ville active* qui se déploie à travers tout le Québec. Les services d'urgence ont vu là des obstructions à leur travail quotidien. On s'est rendu compte qu'avec un peu de planification des routes empruntées, il était possible de vivre avec ces aménagements.

Aujourd'hui, nous profitons tout d'abord de l'occasion qui nous est donnée pour refaire le point sur la *Charte du piéton* et ses objectifs. Nous traiterons ensuite des enjeux reliés à la sécurisation des traversées de rues.

1- Retour sur le Plan de transport (2008)

Lorsque nous avons participé aux consultations sur le *Plan de transport* de Montréal en 2007, nous avons salué l'audace dont l'administration montréalaise faisait preuve. L'idée même du Plan de transport sonnait la fin de la récréation, la fin du *tout-à-l'automobile*. Ce plan devenait une façon concrète de réunir tous les éléments qui allaient contribuer à rendre beaucoup plus efficaces les déplacements en ville, en plus de rendre les quartiers plus vivables. Nous continuons de croire que ce plan est essentiel pour la qualité de vie et pour la vitalité économique de la Métropole. Cependant, nous constatons que les mesures annoncées en 2008 ne se sont pas concrétisées à la vitesse souhaitée. Et cela est vrai également pour les mesures qui découlent de la mise en œuvre de la *Charte du piéton*.

La Charte du piéton : bilan

Nous sommes en 2013 et la *Charte du piéton* a été adoptée en 2008, donc il y a 5 ans. Différentes mesures ont été mises en place par la ville-centre, d'autres sont des initiatives des arrondissements. Par contre, lorsque l'on consulte les trois bilans du *Plan de transport* parus à ce jour (2008-2009, 2009-2010, 2011), nous constatons que l'inventaire des mesures déployées en faveur des piétons est comptabilisé d'une façon globale et qualitative. Il est question de la piétonisation estivale des rues Ste-Catherine, Saint-Paul et McTavish et de la sécurisation d'un certain nombre de carrefours par les arrondissements. Il serait d'ailleurs intéressant que le prochain bilan dresse un portrait évolutif dans le temps de l'ensemble des autres mesures qui figuraient dans les orientations de la Charte du piéton et qui convergent vers l'objectif principal de la charte, soit « la primauté du piéton » dans le système de transport à Montréal et le « resserrement de la place des modes motorisés au profit des piétons ». Parmi ces mesures, notons celles qui nous semblent les plus pertinentes dans le contexte actuel :

•réalisation des plans de déplacement par arrondissement

Peu d'arrondissements disposent actuellement de tels plans.

•définir et promouvoir les bonnes pratiques.

Cela s'est fait par le biais de différents colloques spécialisés, mais définitivement la Ville pourrait communiquer davantage ses bons coups.

•élaborer un guide d'aménagement

Ce guide n'existe malheureusement pas encore. Il serait fort utile pour assurer une certaine uniformité des façons de faire. Il permettrait également la diffusion des bonnes pratiques.

•adapter les feux de circulation aux besoins des piétons

Ce travail est visible à Montréal : apparition des feux à décompte numérique et phases exclusives sont apparues graduellement à plusieurs carrefours. Pourquoi ne pas en faire un inventaire annuel, ce qui permettrait de mesurer les avancées?

•intensification du marquage

Comme nous le constatons sur le réseau cyclable, le marquage à l'intention des piétons est déficient à Montréal comme il l'est pour l'identification des voies cyclables. Le marquage est peu durable, les ressources allouées semblent être insuffisantes pour en assurer un entretien adéquat et souvent le rafraîchissement du marquage n'est fait qu'au cours de l'été.

•dégagement des intersections

Oui, des progrès ont été faits pour assurer l'interdiction de stationnement à l'approche des carrefours pour assurer une meilleure visibilité, mais le stationnement illégal est encore courant.

Il faut aller plus loin et faire appliquer cette réglementation. À notre avis, l'aménagement de saillies doit aussi être développé systématiquement dans les quartiers, mais aussi au centre-ville, où on retrouve la concentration la plus importante de piétons à Montréal. On doit clairement affirmer la priorité des piétons au centre-ville.

•*programme systématique de réfection des trottoirs*

Il faut profiter de la réfection des trottoirs pour revoir l'aménagement complet des carrefours.

2- L'enjeu des traversées de rues

Le document préalable à la présente consultation fait état d'un certain nombre d'objectifs de performance pour améliorer la sécurité et le confort de piétons :

- réduire l'exposition des piétons
- améliorer la visibilité des piétons et des véhicules motorisés
- réduire la vitesse des véhicules motorisés
- renforcer le respect de la réglementation de la circulation
- réduire le débit des véhicules motorisés
- améliorer l'accessibilité et la mobilité des piétons
- éliminer les comportements à risque par des mesures passives
- améliorer l'esthétique de la rue pour encourager la marche.

Aussi, des mesures à court et à moyen terme sont proposées dans un projet de plan d'action de la Direction des transports :

Aménagement d'intersections

Aménagement des passages entre intersections

Apaisement de la circulation

Marquage des passages piétonniers

Feux pour piétons

Maintien de l'interdiction du virage à droite au feu rouge

Éducation, sensibilisation

Développement et harmonisation

3- Nos propositions

Toutes ces mesures vont évidemment dans le sens du *Plan de transport* et de la *Charte du piéton*. Par contre, en amont de ces mesures il y a toute la question de la relation entre la ville centrale et les arrondissements. Tel que nous l'avons soulevé précédemment, peu d'arrondissements possèdent un plan local de déplacement, ce qui était un engagement du *Plan de transport* de 2008. Or, il est essentiel qu'une mobilisation des arrondissements soit organisée à court terme pour que soient réalisés ces plans, essentiels pour la suite des choses. Nous le constatons de plus en plus. Il ne s'agit pas que la ville-centre inscrive des intentions dans un plan pour que cela soit garant de sa réalisation. La mobilisation de tous est un incontournable.

Nous croyons également qu'une consultation comme celle à laquelle nous participons aujourd'hui doit être l'occasion de réitérer les fondements même de la *Charte du piéton*, soit d'assurer la primauté du piéton dans le système de transport à Montréal et le resserrement de la place des modes motorisés au profit des piétons.

Enfin, l'autre enjeu qui concerne les mesures prises globalement touche au calendrier de réalisation. Les choses se mettent en place, mais il faut définitivement accélérer la mise en œuvre des mesures qui découlent du Plan de transport et de la Charte du piéton si on souhaite réellement obtenir une amélioration du bilan routier chez les piétons.

En lien avec les objectifs présentés par la Ville pour améliorer le confort et la sécurité des piétons à Montréal, nous présentons les propositions suivantes:

1- Établir une véritable concertation entre la ville-centre et les arrondissements

Pour l'instant, il est difficile de prendre la lecture précise des mesures déployées en faveur des piétons sur l'ensemble du territoire. Aussi, peu d'arrondissements ont pris part à l'effort de confection des plans locaux de déplacement. Nous proposons que la ville centre prenne le leadership et exerce une concertation pour que soient réalisés :

- les plans de déplacement
- les plans de réfection des trottoirs
- le réaménagement d'intersections problématiques
- le monitoring des mesures déployées par les arrondissements et qui découlent de la *Charte du piéton*

Cette concertation est essentielle pour rencontrer l'objectif principal de la *Charte du piéton*, soit « la primauté du piéton » dans le système de transport à Montréal et le « resserrement de la place des modes motorisés au profit des piétons ».

2- Modération de la circulation : renforcer les zones 40

Avec la réduction des volumes de véhicules, la diminution des vitesses est une des mesures qui contribuent le plus à favoriser le confort et la sécurité de piétons dans les quartiers. Les zones 40 sont apparues dans plusieurs rues de la ville. On les reconnaît simplement à une signalisation aérienne. L'établissement de ces zones a permis à la ville d'harmoniser les vitesses dans les rues résidentielles et régulariser la signalisation de cette limite de vitesse, mais n'a, par contre, eu aucun effet global significatif sur les vitesses moyennes pratiquées. C'est la raison pour laquelle nous proposons que soit déployé un plan de mise en œuvre de mesures physiques d'apaisement de la circulation qui rendront réelles et effectives les zones 40.

3- Développer et promouvoir les meilleures pratiques

Le *Plan de transport* suggère de miser sur le développement et la promotion des bonnes pratiques. Vélo Québec adhère pleinement à cette orientation. Les bonnes pratiques canadiennes et internationales relatées dans l'ouvrage « Aménagements en faveur des piétons et des cyclistes » ajoutée à l'expertise développée par les arrondissements de Montréal peut inévitablement mener à des résultats intéressants.

4-Viser l'élimination des grandes barrières

Pour rendre les cheminements à pied efficaces, confortables et sécuritaires il faut atténuer et même éliminer certaines grandes barrières dans la ville. La voie ferrée du CP entre les arrondissements Rosemont-La Petite Patrie et Plateau Mont-Royal en est un excellent exemple. Nous supportons la démarche actuellement entamée par la ville-centre et les arrondissements concernés auprès de l'Office national des chemins de fer afin de créer des passages à niveau pour piétons et cyclistes.

5- Réalisation des travaux : penser piétons et cyclistes !

Il est essentiel que les chantiers montréalais, ceux occasionnés par le *Plan de transport* comme les autres, tiennent compte la sécurité des piétons et des cyclistes. Des progrès sont faits, mais une surveillance continue doit être exercée auprès des entrepreneurs qui réalisent ces travaux. En fait, tout chantier qui empiète sur un trottoir ou une voie cyclable devrait comporter un cheminement alternatif approprié et balisé, adéquatement séparé de la circulation automobile. Ces cheminements devraient avoir priorité sur le maintien du stationnement automobile sur rue et même sur la circulation automobile.

6- intensification du marquage

Comme nous le constatons sur le réseau cyclable, le marquage à l'intention des piétons est déficient à Montréal comme il l'est pour l'identification des voies cyclables. Le marquage est peu durable, les ressources allouées semblent être insuffisantes pour en assurer un entretien adéquat et souvent le rafraîchissement du marquage n'est fait qu'au cours de l'été. Nous proposons, d'une part, que des ressources supplémentaires soient affectées aux opérations de marquage et que, d'autre part, des paramètres soient élaborés afin que soient identifiés des carrefours prioritaires où serait utilisé des marquage longue durée.

7- Pour en finir avec le virage à droite au feu rouge

Si nous avons mainte fois manifesté notre appui à l'administration montréalaise quant à l'interdiction du virage à droite au feu rouge (VDFR), nous tenons à réitérer ici l'importance de maintenir cette interdiction. Depuis l'instauration du VDFR ailleurs au Québec, les statistiques révèlent qu'il s'est produit 6 décès, 330 blessés graves et 712 blessés légers. Avec les enjeux qui nous concernent aujourd'hui, que faut-il de plus pour appuyer le fait qu'il s'agit d'une mauvaise mesure? Avant même qu'elle soit instaurée, nous savions que les deux principales raisons évoquées par les défenseurs de cette mesure, soit les économies de temps et de carburant, ne tenaient pas la route. Toutes les études effectuées à ce sujet dont celle de M. Michel Gou de l'École polytechnique, pour le compte du ministre des Transports¹, démontrent que les économies d'énergie générées par une telle mesure sont insignifiantes : on parle en effet de trois litres de carburant par auto par année ! Aussi, Selon le rapport des projets pilotes réalisés en 2002 dans 26 villes du Québec, *le VDFR permet des économies de 30 secondes par trajet et donc d'au plus une minute par jour* ! C'est donc en se basant sur une hypothèse erronée que le VDFR est devenue une contrainte de plus à la mobilité active ailleurs au Québec. Nous n'en disons pas plus.

Les autres mesures qui peuvent aider la mise en œuvre de la Charte du piéton

8- Demander des modifications au Code de la sécurité routière

Dans le cadre des travaux de la Table québécoise de la sécurité routière, la Ville de Montréal a eu l'occasion d'avancer quelques propositions qui seraient susceptibles d'aider à la mise en œuvre de la *Charte du piéton* à Montréal. Nous encourageons la Ville à remettre à l'agenda ces propositions que nous appuyons également :

- l'élaboration d'une définition du *piéton* dans le Code de la sécurité routière;
- l'élaboration d'un énoncé du principe de prudence tel qu'il a été libellé en France* dans le contexte de la démarche code de la rue.

1 Gou, Michel - Le virage à droite au feu rouge au Québec, septembre 2002

* « À tout moment, tout conducteur doit adopter un comportement prudent et respectueux envers les autres usagers des voies ouvertes à la circulation. Il doit notamment faire preuve d'une prudence accrue à l'égard des usagers les plus vulnérables ».

•la définition du concept de zone de rencontre*

*Telle qu'elle est définie en Belgique, en France ou en Suisse, la zone de rencontre est une zone urbaine où le commerce et les habitations se côtoient et où la priorité est donnée aux piétons et aux cyclistes dans une moindre mesure et cela dans une logique de partage de l'espace par les différents usagers dont les automobilistes et autres conducteurs de véhicules à moteur, avec une vitesse maximale formellement fixée à 20 km/h.

CONCLUSION

Les piétons c'est nous tous!

Le diagnostic est clair, le bilan est bien documenté : les piétons sont traités encore beaucoup trop injustement à Montréal. L'auto prend encore trop d'espace et elle va encore trop vite. Depuis l'adoption de la *Charte du piéton* en 2008, des gestes ont été posés, il est vrai. Cependant, il faut accélérer le déploiement de ces mesures en visant le rythme qui avait été initialement prévu par le *Plan de transport*. Montréal est un terreau fertile. Trouvez une ville nord-américaine où l'on retrouve des gens qui marchent dans la ville à toute heure du jour? Il y en a peu. On parle rarement de la marche comme moyen efficace de se déplacer. La marche peut être effectivement très efficace pour de nombreux déplacements que nous effectuons quotidiennement. Enfin, lorsqu'on y pense un peu, le piéton n'est pas une espèce à part. Qu'on soit cycliste, utilisateur du transport en commun ou automobiliste, nous sommes tous piétons à un moment ou l'autre de la journée. Les piétons, c'est nous tous! La Charte du piéton est de loin la composante du Plan de transport qui a la portée la plus universelle. Les mesures et les interventions qu'elle suppose ont des effets bénéfiques pour les enfants, les adultes, les personnes âgées, les personnes à mobilité réduite et toute personne qui se déplace, à un moment ou l'autre.