



MÉMOIRE
DU *COMITÉ CIRCULATION CARTIERVILLE 2013*

LE 21 MAI 2013

À LA COMMISSION SUR LE TRANSPORT ET LES
TRAVAUX PUBLICS de la Ville de Montréal:

**«La traversée de la rue : Comment
accroître la sécurité et le confort des
piétons? »».**



Mémoire présenté à:

La Commission sur le transport et les travaux publics:

«La traversée de la rue: Comment accroître la sécurité et le confort des piétons ?»

Par: Le Comité de Circulation de Cartierville

Date: Le mardi 21 mai 2013

Endroit: Édifice Cummings, 5151, chemin de la Côte Ste-Catherine/Métro Côte Ste-Catherine, ligne 17 et 129

Rédaction: Philippe Vallée, vallee@astro.umontreal.ca

Mise en page: Stéphane St-François, godknows20241@hotmail.com

Corrections: Geneviève Levac, mobilisation@clic-bc.ca et Guy Moisan, moisanguy@gmail.com

1-PRÉAMBULE

Heurtée par un bus à Montréal .Une fillette de cinq ans perd la vie

Première publication 3 décembre 2011 à 19h10 Mise à jour : 3 décembre 2011 à 20h22
Crédit photo : Agence QMI

TVA Nouvelles et Agence QMI

Une fillette de cinq ans a perdu la vie après avoir été heurtée par un autobus de la Société de transport de Montréal (STM), samedi après-midi.

L'autobus qui arrivait en direction ouest sur la rue Sherbrooke, vers 17h50, a heurté la fillette au moment où il effectuait un virage vers le sud, à proximité de la station de métro Honoré-Beaugrand, selon Annie Lemieux, du Service de police de la Ville de Montréal.

La jeune fille, qui circulait sur le trottoir en compagnie de sa famille, a été transportée à l'hôpital, où elle est décédée.

«Nous étions dans l'autobus et soudainement on a senti comme une grosse bosse, a raconté Amanda, témoin du drame. Nous sommes tous sortis rapidement et on s'est rendus de l'autre côté de l'autobus. Il y avait une mère et son petit enfant qui criaient et pleuraient et j'ai vu le corps de cette petite fille qui dépassait sous l'autobus, au milieu.»

«L'autobus a roulé sur elle», a ajouté la jeune femme, très bouleversée. C'est elle qui a contacté la police.

«Ils ont tenté des manœuvres de réanimation, a relaté la jeune femme. Elle respirait un peu au début, mais ça s'est estompé peu à peu jusqu'au point où elle a cessé de respirer. Ils ont essayé pendant environ 15 minutes de la réanimer, puis ils l'ont mise sur la civière et ils sont partis en ambulance.»

2-PRÉSENTATION DU CCC

Le CCC est un comité de citoyen qui existe depuis 2009. Ses objectifs principaux sont :

- De renforcer la sécurité des enfants, notamment aux abords des écoles et des parcs.
- De renforcer la sécurité des aînés aux abords des résidences et des lieux qu'ils fréquentent le plus souvent.

- De renforcer la sécurité des piétons en général aux intersections et aux passages protégés.
- De remettre aux personnes concernées les résultats de nos démarches, de nos réflexions et de proposer des solutions.
- D'assurer un suivi des différents dossiers auprès des autorités municipales, de la STM, des autorités policières, etc.

3-PRIORITÉS RETENUES PAR LE CCC

1- Problèmes de circulation et mesures d'apaisement afin d'améliorer la qualité de vie des citoyens de l'arrondissement

2- Sécurité des piétons particulièrement autour des écoles, des résidences pour personnes âgées, des CPE.

3- Transports en commun, autres options de déplacement, pistes cyclables, etc.

4-Mémoire du CCC

Le CCC considère extrêmement important l'idée de sécuriser les intersections pour les piétons. Nous comprenons que les 25 intersections les plus accidentogènes soient d'abord visées. Toutefois, nous croyons qu'un plan d'ensemble visant la sécurité des piétons et l'apaisement de la circulation doit être établi pour l'ensemble des arrondissements. Il devra par la suite être appliqué avec minutie et diligence dans tous les arrondissements de sorte qu'il n'y ait pas de laissé pour compte.

Le CCC comprend que 85 % des collisions se produise à 30 m d'une intersection. Aussi, 5 % des intersections accidentogènes représente 20 % des collisions (source: Direction des transports de la ville de Montréal). Devant de telles statistiques, il est compréhensible que l'on s'attaque en priorité aux intersections. Toutefois, lors d'interventions pour sécuriser une intersection, une vue d'ensemble des flots de circulation doit être faite. Il serait très déplorable qu'en voulant sécuriser une intersection, on amène le flot de circulation sur les rues résidentielles. Nous n'aurions fait que déplacer le problème. Peu importe les solutions apportées pour sécuriser les intersections, il faut d'abord s'assurer que les automobilistes ne puissent contourner l'intersection en passant par le réseau routier résidentiel.

Le CCC pense qu'un effort global (c'est à dire dans tous les arrondissements et à la ville centre) doit être fait pour faire respecter le code de la sécurité routière concernant le stationnement à moins de 5m d'une intersection:

Ci-dessous, un extrait du code de la sécurité routière :

386. *Sauf en cas de nécessité ou lorsqu'une autre disposition du présent code le permet, nul ne peut immobiliser un véhicule routier aux endroits suivant:*

1° sur un trottoir et un terre-plein;

2° à moins de 5 mètres d'une borne-fontaine et d'un signal d'arrêt;

3° à moins de 5 mètres d'un poste de police ou de pompiers ou à moins de 8 mètres de ce bâtiment lorsque l'immobilisation se fait du côté qui lui est opposé;

4° dans une intersection, sur un passage pour piétons clairement identifié et sur un passage à niveau ni à moins de 5 mètres de ceux-ci;

5° dans une zone de débarcadère et dans une zone réservée exclusivement aux véhicules routiers

Le CCC comprend qu'interdire le stationnement à moins de 5m d'une intersection est une mesure qui peut être difficile politiquement à faire appliquer. Le CCC propose à la Direction des transports de la Ville de Montréal de tenir un registre des intersections où la règle des 5m est clairement affichée. Le registre devrait montrer quelle proportion des intersections a un affichage clair en regard de la règle du 5 mètre pour chaque arrondissement. Un tel registre permettrait aux citoyens de comparer son arrondissement aux autres. Les arrondissements plus négligents seraient facilement identifiés.

Le CCC croit au photo radar pour sécuriser les intersections ¹.

Le CCC croit qu'un effort significatif doit être fait pour améliorer la visibilité des piétons aux passages qui leur sont dédiés. Un meilleur éclairage semble essentiel en regard des statistiques (telle que présentées par la Direction des transports de la ville de Montréal). Les statistiques montrent clairement qu'il y a plus d'accidents d'octobre à janvier et entre 15h et 19h soit pendant la période où l'achalandage routier est important et que la noirceur est présente.

Le CCC propose que tous les feux de piétons activables par l'utilisateur soient munis d'un signal sonore et visuel à deux temps. De tels systèmes ont été observés à Amsterdam. Du point de vue sonore, le système est silencieux jusqu'à ce qu'un usager appuie sur le bouton. Dès qu'un usager appuie sur le bouton, un signal sonore se fait entendre et le bouton s'illumine. L'utilisateur sait donc que sa demande a été reçue par le système. Le signal sonore pourrait être un « toc » répétitif et lent. Lorsque le feu de circulation change et permet le passage sécuritaire des piétons, le signal sonore change et devient un « toc » répétitif et rapide. Évidemment, l'usage du « petit bonhomme blanc », de la main orangée et du décompte doit être maintenu et généralisé.

Il apparaît impératif au CCC que les boutons de feux de piéton soient facilement accessibles à tous les usagers, incluant les personnes à mobilité réduite (chaise roulante, triporteur, etc.) et cela même en hiver.

http://www.mtq.gouv.qc.ca/portal/page/portal/Librairie/Publications/fr/salle_presse/2009/20090224_rapports_photo/radars_liste15endroits.pdf¹

Le CCC sait pertinemment que les piétons sont souvent responsables de leur propre malheur. À ce titre le CCC croit qu'on ne devrait pas hésiter à installer une clôture au milieu de la chaussée pour protéger les piétons contre eux-mêmes. La clôture doit empêcher les piétons de traverser la rue ailleurs qu'à l'intersection. Par exemple, sur le boulevard du Souvenir, à Laval, il y a une clôture sur le terre-plein. Voir les images, ci-dessous.

Figure 1: Boulevard du Souvenir, avant.



Figure 2: Boulevard du souvenir, après.



Conclusion:

Le Comité de Circulation Cartierville (CCC) est heureux de voir l'effort fait par la Direction des transports de la ville de Montréal pour accroître la sécurité et le confort des piétons. Toutefois, nous croyons que l'effort ne devrait pas se limiter aux intersections mais à l'ensemble du réseau routier montréalais. Nous croyons qu'un apaisement généralisé de la circulation serait bénéfique pour tous. À titre d'exemple, prenons l'accident que nous relatons en préambule de ce document. La petite fille marchait sur le trottoir, elle n'était pas à une intersection. L'événement se déroule en décembre vers 17h45. Il faisait donc essentiellement nuit. L'autobus faisait un virage à gauche. L'éclairage était probablement déficient. Il serait déplorable qu'un si triste événement soit oublié par la Direction des transports de la ville de Montréal tout simplement parce qu'il n'a pas eu lieu à une intersection.