

2013

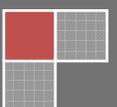
Consultation publique

## **TRAVERSÉE DE LA RUE:**

**COMMENT ACCROÎTRE LA SÉCURITÉ ET LE CONFORT  
DES PIÉTONS ?**

Mémoire pour l'étude publique

**Présentation à la Commission sur le  
transport et les travaux publics**





Fondé en 1980, Ex aequo a été l'un des premiers organismes à Montréal à se consacrer entièrement à la défense des droits des personnes handicapées. À cette époque, tout était à bâtir en matière d'accessibilité universelle et d'inclusion sociale des personnes handicapées.

Ex aequo a donc fait partie de l'ère de l'intégration des personnes handicapées dès le début des années 80 et continue de contribuer en ce sens à l'évolution de la société québécoise. Il a été fondé par et pour les personnes handicapées.

La **mission** de l'organisme se lit comme suit :

**Ex aequo est un organisme montréalais se consacrant à la promotion et à la défense des droits des personnes ayant une déficience motrice.**

Ex aequo promeut l'inclusion sociale. Cela se réalise par la mise en œuvre du concept d'accessibilité universelle.

**Qu'est-ce que l'inclusion sociale?** C'est une société organisée pour répondre aux besoins de tous, y compris les personnes ayant des limitations fonctionnelles.

**Qu'est-ce que l'accessibilité universelle?** L'accessibilité universelle est le caractère d'un produit, procédé, service, information ou environnement qui, dans un but d'équité et dans une approche inclusive, permet à toute personne de réaliser des activités de façon autonome et d'obtenir des résultats équivalents.<sup>1</sup>

---

<sup>1</sup> Définition développée en 2011 par le **Groupe DÉFI Accessibilité (GDA)**, *Rapport de recherche pour les milieux associatifs de Montréal, Accessibilité universelle et designs contributifs (version 5.3)*, LANGEVIN, ROCQUE, CHALGHOUMI et GHORAYEB, Université de Montréal.

## INTRODUCTION

---

Nous sommes heureux de pouvoir nous prononcer à la consultation publique «La traversée de la rue» coordonnée par la Commission sur le transport et les travaux publics de la Ville de Montréal. À cet égard, la documentation jointe à l'invitation de la consultation, de même que notre expertise concernant les personnes ayant des limitations fonctionnelles, nous ont été fort utiles pour nous prononcer dans ce débat.

La primauté du piéton a été clairement affirmée dans la Charte du piéton adoptée en 2006 par la Ville. Ce document fût ensuite intégralement inclus dans le Plan de transport de 2008, dont la vision prévoit des investissements massifs dans les modes de transports collectifs et actifs. Pourtant, en 2011, on déplorait quelques 1400 collisions impliquant un piéton, dont une vingtaine mortelles.

Les mesures à mettre en œuvre pour améliorer la sécurité et le confort des piétons lors de la traversée de la rue doivent être pensées en fonction d'objectifs précis.

En général, ces objectifs sont les suivants :

- 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 circulation;
- Réduire le débit des véhicules motorisés;
- Améliorer l'accessibilité et la mobilité des piétons;
- Éliminer les comportements à risque par des mesures passives;
- Accroître la sécurité et le confort des piétons lors de la traversée de la rue aux carrefours ainsi qu'ailleurs.

Comme vous le savez, la question du partage de la voie publique en est une complexe et elle nécessite plus que jamais un changement des mentalités ainsi qu'un meilleur encadrement. En nous basant sur la politique municipale d'accessibilité universelle, nous recommandons que les besoins de tous les citoyens soient aussi un enjeu mis en valeur dans la planification des nouvelles règles concernant le développement la traversée des rues.

La Ville de Montréal reconnaît l'importance de l'accessibilité universelle et, par le fait même, l'importance de l'inclusion sociale de ses citoyens ayant des limitations fonctionnelles temporaires et permanentes. Les recommandations de la consultation sur la traversée de la rue devront donc tenir compte de ces valeurs.

## 1 L'accessibilité universelle, un principe de la Ville de Montréal!

La notion d'accessibilité universelle est mise de l'avant dans les nombreux documents de planification urbaine et de référence de la Ville de Montréal. Ainsi, le Sommet de la Ville de Montréal en 2002 a d'abord reconnu le concept d'accessibilité universelle dans les fondations de la nouvelle ville. Puis, le Plan d'urbanisme de la Ville de Montréal, la Charte montréalaise des droits et responsabilités, le Plan d'action 2006 de la Ville de Montréal en matière d'accessibilité universelle et le Plan de transport de la Ville de Montréal dont fait partie la Charte du piéton ont continué dans cette voie en réaffirmant ce principe d'aménagement urbain. Toutefois, c'est en juin 2011 que la Ville de Montréal a fait le plus grand pas dans la bonne direction en adoptant sa *Politique municipale d'accessibilité universelle*. **À la suite de cette adoption, les 19 arrondissements ont emboîté le pas en adoptant eux aussi la Politique en accessibilité universelle.** Ainsi, ce ne sont plus certains projets ici et là qui incluront un volet d'accessibilité universelle, mais bien tous les domaines dans lesquels la Ville de Montréal a compétence.

Le Plan d'urbanisme définit l'accessibilité universelle de la façon la plus précise : *«L'accessibilité universelle constitue un principe devant guider la conception de l'aménagement urbain et de l'architecture. Son objectif premier vise à permettre à tous les usagers de la ville, qu'ils présentent ou non des limitations fonctionnelles, une utilisation similaire et sécuritaire des lieux publics, des infrastructures urbaines et des bâtiments. Ces limitations peuvent être d'ordre permanent ou temporaire, liées à l'âge ou à des déficiences physiques ou intellectuelles. Il importe donc de concevoir l'aménagement urbain et l'architecture de manière à éliminer les barrières pouvant faire obstacle aux personnes présentant de telles limitations dans la réalisation de leurs activités quotidiennes. »*

Nous avons aussi noté que, dans le Plan de transport de la Ville de Montréal, on retrouve des engagements en matière d'accessibilité universelle: *« le Plan de transport, à travers l'ensemble de ses chantiers et de ses projets et en collaboration avec ses partenaires, fait de l'accessibilité universelle un principe transversal. Montréal s'engage donc à poursuivre ses efforts afin de favoriser un réseau de transport accessible universellement ».*

La Ville de Montréal met de l'avant ce concept d'aménagement afin de favoriser l'intégration à la société de ses citoyens ayant une limitation fonctionnelle. En améliorant l'architecture et le milieu urbain, ses citoyens pourront ainsi travailler, se divertir, se loger.

## 2 L'accessibilité universelle : une question d'égalité des citoyens!

Bien souvent la limitation fonctionnelle d'une personne est amplifiée par l'environnement et l'espace dans lesquels elle évolue. On attribue alors à l'individu des difficultés qui relèvent, en fait, de l'aménagement de la société environnante. L'enjeu de l'accessibilité universelle est donc de proposer un concept d'aménagement permettant à toute personne ayant des limitations fonctionnelles d'accéder aux divers lieux, aux espaces de travail, à une activité ou à un service de la même manière que tous les autres citoyens. Toutes les déficiences sont alors considérées (motrice, visuelle, auditive, cognitive, etc.), de même que les situations temporaires de limitations de la mobilité (femmes enceintes, parents avec poussette, jambe plâtrée, etc.). Plus généralement, c'est une question d'égalité des citoyens face à l'espace public et à l'accès aux services.

Fondée sur une approche d'inclusion sociale, l'accessibilité universelle permet à toute personne, peu importe ses capacités, l'utilisation identique ou similaire, autonome et simultanée des services offerts à l'ensemble de la population. De cette façon, tous les citoyens pourront bénéficier des bienfaits d'un tel projet, et ce, sans contrainte ni obstacle liés à l'environnement. <sup>2</sup>

La Ville de Montréal, par sa position concernant l'accessibilité universelle, doit mettre de l'avant des mesures qui créeront, entre autres, un milieu de vie où il n'y aura pas d'obstacles sur le parcours des piétons, où les surfaces des parcours qu'empruntent les gens ayant une déficience motrice favoriseront leurs déplacements. De plus, où la signalisation permettra à tous de mieux s'orienter et de circuler en tout confort et en toute sécurité.

C'est pour cela que nous saluons la mise en place de cette consultation et que nous y prenons part. C'est une belle occasion de valoriser l'expertise et la volonté de la Ville de Montréal en accessibilité universelle.

---

2 Idem

### 3.Recommandations

---

Afin de rendre conviviales et plus sécuritaires les traversées de rues et de permettre à la Ville de Montréal de poursuivre ses actions pour favoriser l'inclusion sociale de ses citoyens ayant une limitation fonctionnelle, Ex aequo fait 20 recommandations.

Ces recommandations visent à :

- **Permettre la localisation des traversées de rue**
- **Permettre d'effectuer une traversée de rue**
- **Permettre une traversée sécuritaire de la rue**

#### Géométrie

##### **1. Zone de refuge :**

Lorsque les personnes ayant une déficience motrice traversent un boulevard, il se peut qu'elles ne fassent pas la traversée d'un seul jet. Elles doivent pouvoir s'arrêter au milieu du boulevard en toute sécurité. Il serait important de créer des zones de refuge qui répondront aux besoins des personnes qui ont une déficience motrice ou visuelle.

##### **2. Saillies**

Les saillies permettent de raccourcir la traversée de rue, rendant le piéton et particulièrement la personne ayant une déficience motrice plus visible et moins exposée aux automobilistes.

##### **3. Bretelle**

Lorsqu'un automobiliste emprunte une voie avec un « cédez », il n'a pas à effectuer d'arrêt et il risque d'apercevoir trop tard le piéton qui traverse sa voie.

La position basse de l'utilisateur d'un fauteuil roulant manuel ou motorisé le rend moins visible et plus vulnérable aux accidents. Il est donc dangereux d'installer dans la Ville de Montréal des bretelles aux intersections

##### **4. Carrefour giratoire**

Lorsqu'un automobiliste emprunte un carrefour giratoire, il n'a pas à effectuer d'arrêt et il risque d'apercevoir trop tard le piéton qui traverse une des rues qui mènent au carrefour. Il est donc dangereux d'installer un carrefour giratoire dans un milieu urbain.

La Ville de Montréal doit obliger les automobilistes à s'arrêter aux intersections, soit à l'aide d'un panneau de signalisation ou d'un feu de circulation, afin de permettre la traversée sécuritaire des gens qui ont une

déficience motrice, qu'ils soient ambulants ou qu'ils utilisent une aide à la mobilité.

## **5. Rampes d'accès**

La rampe d'accès doit avoir une pente ne dépassant pas 1 : 12

La rampe d'accès doit être faite de matériaux et d'un assemblage stables, lisses et antidérapants et conserver ces qualités après une longue utilisation.

Les rampes d'accès doivent posséder un marquage sur leur partie la plus basse afin que les personnes utilisant un fauteuil roulant manuel ou motorisé puissent repérer rapidement le parcours qu'elles doivent suivre pour descendre du trottoir en toute sécurité, malgré la pénombre, le soleil éblouissant ou une configuration de rue particulière.

L'élément important afin de réussir une traversée de rue pour une personne se déplaçant en fauteuil roulant manuel ou motorisé est la hauteur du seuil de la rampe d'accès au trottoir. Le seuil des rampes d'accès doit être de 13 mm et il est très important, malgré l'usure ou le tassement de la chaussée, que la Ville de Montréal et les arrondissements voient à maintenir les seuils des rampes d'accès à ce niveau.

## **6. Dégagement visuel**

Étant donné la position basse des personnes qui utilisent un fauteuil roulant manuel ou motorisé, il est donc important de dégager les espaces situés de chaque côté de la traverse afin qu'elles puissent voir les automobiles avant de s'engager dans la rue.

## **7. Dégagement des coins de rues**

Préserver la zone de stationnement à 5 m du coin de la rue et voir à faire appliquer cette règle à tous les arrondissements.

## **Traverse piétonne**

### **8. Surface des traversées de rues**

La traversée doit se faire sur des surfaces lisses, stables et antidérapantes. Les joints répétés des tuiles seraient à éviter. Les traversées de rue en pavés offrent beaucoup trop d'obstacles; ils sont à proscrire. La surface de béton est à privilégier pour sa stabilité et sa durabilité malgré le passage d'une circulation lourde.

### **9. Passage pour piétons**

Tous les piétons qui s'engagent dans un passage pour piétons situé entre deux intersections devraient le faire sans risque. La Ville de Montréal devrait voir à améliorer la sécurité de ces passages.

## **Signalisation**

### **10. Signalisation**

Que le nom des rues soit identifié par une signalisation apparente et lisible à de plus grandes distances afin que les personnes ayant une déficience motrice trouvent rapidement leur chemin et évitent les déplacements inutiles.

### **11. Marquage**

Voir à ce qu'au printemps le marquage des traverses soit fait en priorité afin que l'emplacement de la traversée de rue soit visible aux piétons et aux automobilistes.

### **12. Feux de circulation**

Afin de faciliter la traversée de la rue des personnes ayant une déficience motrice, la présence de bouton d'appel pour les feux de circulation est appréciée. Ce bouton doit être installé de manière à être facilement utilisable.

Pour être accessible, le bouton d'appel doit être : facilement repérable, près de la traverse piétonne, situé dans le parcours sans obstacles, à la portée d'une personne qui se trouve sur le trottoir et facilement manipulable.

### **13. Feux piétons**

Toutes les intersections dans la Ville de Montréal ayant des feux de circulation devraient avoir des feux piétons avec décompte numérique. Cette mesure permet d'envoyer des indications claires aux piétons.

### **14. Temps de la traversée de rue**

Les personnes qui ont une déficience motrice qui sont ambulantes ou qui se déplacent en fauteuil roulant manuel peuvent prendre plus de temps pour effectuer la traversée de la rue. Lorsque la rue est particulièrement large, il faudrait donner à l'usager le temps nécessaire pour compléter sa traversée en toute sécurité.

### **15. Éclairage**

À la noirceur, l'emplacement où se tient le piéton sur le trottoir doit être éclairé ainsi que toute la traversée, incluant la zone de refuge.

### **16. Virage à droite au feu rouge (VDFR)**

Le plan de transport de la Ville de Montréal soutient que les piétons doivent pouvoir faire leurs déplacements de manière sécuritaire. Les personnes en fauteuil roulant sont moins visibles par les automobilistes. Il est donc important pour la sécurité des personnes ayant une déficience motrice que la Ville de Montréal et ses 19 arrondissements maintiennent l'interdiction du virage à droite au feu rouge.

## **Maintenance**

### **17. Réparations**

Comme nous l'avons cité précédemment, l'élément important pour réussir une traversée de rue pour une personne se déplaçant en fauteuil roulant manuel ou motorisé est la hauteur du seuil de la rampe d'accès au trottoir. Le seuil des rampes d'accès doit être de 13 mm et il est très important, malgré l'usure ou le tassement de la chaussée, que la Ville de Montréal et les arrondissements voient à maintenir les niveaux de ces seuils.

### **18. Déneigement/déglacage**

Lors de chute de neige ou de verglas, il est important de faciliter et de sécuriser le déplacement des personnes ayant une déficience motrice. Aux intersections, lors du déneigement, il faut éviter le tassement de la neige. La rampe d'accès ainsi que la traversée de rue doivent être nettoyées jusqu'à leur surface et, si cela est nécessaire afin de conserver la surface antidérapante, on devra épandre des abrasifs.

### **19. Émondage**

Voir à ce que le piéton soit visible lorsqu'il s'apprête à traverser la rue en évitant les aménagements et les plantes qui voileraient sa présence.

### **20. Campagne de sensibilisation**

La Ville de Montréal devrait faire régulièrement des campagnes de sensibilisation accompagnées de mesures coercitives, afin de changer les comportements dangereux de certains automobilistes, cyclistes et piétons et ainsi améliorer le bilan des accidents routiers et créer un milieu de vie plus sécuritaire pour les citoyens, tout en améliorant leur cohabitation.

## CONCLUSION

---

Enfin, nous souhaitons que la Commission sur le transport et les travaux publics de la Ville de Montréal tienne compte des recommandations que nous avons présentées à la consultation publique sur «La traversée de la rue» dans les conclusions qu'elle soumettra au Conseil municipal. Aussi, nous demandons que la Ville de Montréal, ainsi que ses arrondissements, l'intègrent à toutes les étapes de conception, décision et mise en œuvre des aménagements urbains.

Il faut aussi que les intervenants de la Ville qui travaillent sur le projet s'assurent, comme elle le cite dans sa politique en accessibilité universelle, de :

- veiller à la cohérence et à la complémentarité des interventions entre les arrondissements et les unités centrales;
- soutenir le partage d'expertises et valoriser l'innovation dans une perspective d'amélioration continue;
- favoriser un partenariat actif avec les organismes du milieu;
- assurer la prise en compte de l'accessibilité universelle dans les divers budgets municipaux.

**Ex æquo:** Luc Forget  
Conseiller en accessibilité architecturale et urbaine  
[lforget@exaequo.net](mailto:lforget@exaequo.net)  
(514) 288-3852 poste 229



**Bâtissons un  
monde INCLUSIF !**