

Service du greffe

Division des élections, du soutien aux commissions et de la réglementation
275, rue Notre-Dame Est, bureau R-134
Montréal (Québec) H2Y 1C6
Téléphone : 514 872-3770
Télécopieur : 514 872-5655
ville.montreal.qc.ca/commissions
commissions@ville.montreal.qc.ca

COMMISSION SUR LE TRANSPORT ET LES TRAVAUX PUBLICS
Cohabitation sécuritaire entre les usagers vulnérables et les véhicules lourds en milieu urbain, dans l'optique de la « Vision zéro » en matière de sécurité routière.
RECOMMANDATIONS

La Commission sur le transport et les travaux publics remercie sincèrement les citoyens, les représentants d'organismes, d'établissements et d'entreprises qui ont pris part à cette consultation publique sur la ***Cohabitation sécuritaire entre les usagers vulnérables et les véhicules lourds en milieu urbain, dans l'optique « Vision Zéro » en matière de sécurité routière.***

La Commission remercie également les représentants de la Direction des transports de la Ville de Montréal pour leur soutien tout au long de la démarche.

Au terme de ses travaux et après analyse des propositions et commentaires issus des 17 mémoires déposés, la Commission sur le transport et les travaux publics soumet les 30 recommandations suivantes :

L'atteinte de la « Vision Zéro », un changement de paradigme ambitieux qui nécessite des actions à court, moyen et long termes.

Considérant que tous les participants entendus lors de la consultation se sont dits favorables à l'adoption de la « Vision Zéro » par Montréal;

Considérant que cette vision implique un audacieux changement de paradigme*, privilégiant désormais la sécurité de tous les usagers de la route dans leurs déplacements, et non la fluidité des véhicules motorisés;

Considérant que dans une optique de « Vision Zéro », la vie et la santé humaines ne peuvent jamais être échangées contre d'autres bénéfices sociaux, elles ne peuvent faire l'objet de comparaisons coûts/bénéfices, car on ne peut leur accorder de valeur pécuniaire;

Considérant l'importance de passer des principes aux pratiques, ce que la Ville de Montréal peut faire à travers plusieurs de ses compétences;

Considérant les six axes d'interventions identifiés pour construire le plan d'action dans l'optique « Vision Zéro », sur lesquels il est nécessaire de travailler simultanément, en équilibrant les interventions les unes avec les autres afin d'opérer un changement d'approche durable dans la mobilité sécuritaire des personnes et des biens;

Considérant que des actions à court terme sont possibles pour améliorer la sécurité;

Considérant cependant que les actions à court terme ne parviendront pas à changer à elles seules le système actuel de gestion de la mobilité, axé davantage sur la fluidité que sur la sécurité;

Considérant ce qui précède et compte tenu de tout ce qu'elle a lu et entendu lors de cette consultation;

La Commission recommande à l'Administration de :

R-1. S'assurer que le plan d'action « Vision Zéro » présentement en élaboration inclut des mesures afin de rendre plus sécuritaire la cohabitation entre les usagers vulnérables et les véhicules lourds, et ce en tenant compte des six (6) axes d'interventions.

* Pour changer de paradigme, il est nécessaire de modifier la manière de voir les choses afin de trouver de nouvelles solutions mieux adaptées.

La Commission précise également dans ses recommandations les actions qui pourront se réaliser à court terme et celles qui devront se déployer dans le temps afin de réduire à la source les problèmes de cohabitation entre les usagers vulnérables et les véhicules lourds.

Une trentaine de recommandations d'actions à conjuguer avec soin, en tenant compte des six (6) axes d'interventions

Axe 1 : Ingénierie des transports et aménagement du territoire

Considérant les nombreuses solutions permettant d'annoncer efficacement la présence de piétons et cyclistes sur le réseau routier, mesures qui peuvent être installées rapidement et à faible coût;

À court terme, la Commission recommande à l'Administration de :

R-2. Identifier les solutions dont les effets sont reconnus en contexte montréalais et évaluer systématiquement la faisabilité de les implanter à l'échelle de la Ville afin de sécuriser les endroits conflictuels le long du réseau routier, en particulier le réseau artériel, les entrées de chantier en milieu urbain et les entrées charretières à fort débit véhiculaire.

À titre d'illustration, plusieurs solutions ont été présentées, lors de la consultation, notamment :

- le marquage au sol : traversées piétonnes, zones d'entrecroisement d'usagers, sas à vélo, etc.;
- l'aménagement de saillies de trottoirs;
- l'installation de bollards;
- l'optimisation de l'emplacement de la ligne d'arrêt;
- l'aménagement de refuges universellement accessibles, situés à mi-chemin sur les intersections des grandes artères;
- la construction de dos d'âne pour ralentir la circulation des camions de livraison dans les ruelles et à la sortie des ruelles;

R-3 Faire respecter systématiquement, d'ici décembre 2018, les règles prévues au Code de la sécurité routière concernant le 5 mètres de dégagement des intersections et de part et d'autre d'un passage piétonnier et mandater la Direction des transports pour accompagner les arrondissements sur les questions techniques afin d'assurer une implantation harmonieuse de cette mesure;

R-4. Lorsque l'efficacité d'une ou l'autre solution innovante n'a pas été validée en contexte Montréalais, effectuer une recherche sur les conditions nécessaires pour en assurer l'efficacité et l'évaluer par le biais d'un projet pilote.

Considérant les enjeux identifiés par la Commission sur la gestion du marquage au sol et de ses impacts sur la cohabitation sécuritaire entre les usagers vulnérables et les véhicules lourds;

À court terme, la Commission recommande à l'Administration de :

R-5. Prendre les mesures pour optimiser la gestion du marquage au sol, dans une perspective équitable et durable pour chaque arrondissement.

Considérant qu'il importe dès maintenant de tirer profit de toutes les occasions pour construire un milieu urbain où la sécurité de tous les usagers de la route est la priorité;

Considérant que la mise en pratique de la « Vision Zéro » doit dorénavant orienter les aménagements urbains en fonction des usagers les plus vulnérables, et non en fonction de la taille des camions et de la fluidité de circulation;

Considérant que les prochains chantiers de réhabilitation de rues sont autant d'occasions favorables de modeler un réseau routier répondant davantage à cette aspiration collective de se donner des rues sécuritaires à Montréal;

Considérant que dans une optique de « Vision Zéro », la taille des camions augmente le risque de collisions en milieu urbain et qu'elle devra conséquemment s'adapter à la taille et à l'aménagement des rues, et non l'inverse;

À moyen et long termes, la Commission recommande à l'Administration de :

R-6. Intégrer, dès la planification du réaménagement ou de la construction d'infrastructures routières, les principes de la « Vision Zéro » afin de prévoir des aménagements physiques qui induisent des comportements sécuritaires pour tous;

- R-7.** Lors de projet de construction immobilière, rendre l'émission d'un permis conditionnelle à la présentation, par le promoteur, d'un plan de livraison conforme aux objectifs de la « Vision Zéro »;
- R-8.** Se doter à l'échelle de Montréal d'une signalisation harmonisée et simplifiée en ce qui concerne les feux de circulation, en fonction des besoins des usagers vulnérables et en portant une attention particulière aux personnes âgées et aux personnes vivant avec un handicap. À titre d'exemple, lorsqu'un feu de circulation donne la priorité à tous les piétons en même temps, il devrait être accompagné d'un feu de circulation sonore, afin de guider les malvoyants en l'absence de circulation automobile;
- R-9.** Uniformiser les plaques odonymiques de façon à ce qu'elles soient visibles et lisibles, comme proposé dans le plan d'action *Municipalité amie des aînés* (MADA).

Considérant les outils technologiques en élaboration pour améliorer la performance de l'industrie de la logistique et du transport;

Considérant les réalisations de « Montréal, Ville intelligente et numérique » pour optimiser en temps réel la mobilité des usagers sur le territoire;

À court terme, la Commission recommande à l'Administration de :

- R-10.** Mettre à jour et rendre disponible en données ouvertes le Plan de camionnage interactif de l'agglomération de Montréal, en précisant les restrictions, mais également les entraves liées aux chantiers en cours, les voies de contournement prévues et, enfin, les zones accidentogènes ou à risque de collision.

Axe 2 : Ingénierie du véhicule (Équipements)

Considérant l'ampleur des angles morts sur les véhicules lourds et que, malgré de nombreux essais et les recherches en cours, la communauté scientifique n'a pas encore identifié un système unique qui permettrait d'améliorer de façon fiable la visibilité des véhicules lourds;

Considérant le fort consensus des élus montréalais quant à l'importance d'agir pour prévenir la mort des usagers vulnérables;

Considérant que les barres latérales, sans prévenir les collisions, permettraient de sauver des vies;

Considérant que les villes de Westmount et de Montréal ont déjà doté leurs véhicules lourds de barres latérales;

Considérant que les caméras arrières sont déjà autorisées et répandues dans les véhicules de promenade comme outil de prévention des collisions;

À court terme, la Commission recommande à l'Administration de :

- R-11.** Agir de façon exemplaire, en installant des caméras arrières sur la flotte de véhicules lourds de la Ville de Montréal et en documentant rigoureusement l'impact sur la sécurité des usagers vulnérables.

À moyen et long termes, la Commission recommande à l'Administration de :

- R-12.** Exiger, dans les appels d'offres nécessitant l'utilisation de véhicules lourds, que les fournisseurs de la Ville s'équipent de barres latérales, lorsque le type de camions le requiert pour en diminuer le danger.

Considérant les nombreuses avancées technologiques en matière de conduite assistée, notamment pour réduire les angles morts des véhicules motorisés;

Considérant par exemple la possibilité d'installer un système bidirectionnel de détection, qui avertit à la fois le chauffeur à l'intérieur du véhicule et l'usager vulnérable à l'extérieur, lorsque ce dernier se trouve dans l'angle mort d'un camion;

Considérant que le design des véhicules lourds et la qualité de ses équipements ont un impact sur la visibilité des conducteurs;

Considérant qu'en cette matière, la Ville de Montréal n'a pas directement le pouvoir de régler le design des camions;

Considérant l'arrivée de véhicules électriques, plus silencieux, qui seront plus difficiles à entendre pour les usagers vulnérables, notamment les personnes malvoyantes;

À court terme, la Commission recommande à l'Administration de :

- R-13.** Faire les alliances et collaborations nécessaires avec les gouvernements provincial et fédéral, la STM et la communauté scientifique pour rapidement développer la connaissance sur les systèmes permettant de réduire les angles morts sur les véhicules lourds, notamment les miroirs convexes, les caméras latérales et arrières et les nouvelles technologies de conduite assistée.
- R-14.** S'inspirer en autres des villes de Londres, de Seattle et de la Nouvelle Orléans pour développer un indice mesurant la performance de visibilité des véhicules lourds en Amérique du Nord, afin de limiter graduellement la circulation des véhicules à angles morts élevés.
- R-15.** Inciter la STM à trouver une solution et à documenter son efficacité pour assurer une cohabitation sécuritaire entre les autobus électriques, plus silencieux, et les usagers vulnérables.

Axe 3 : Éducation et sensibilisation

Considérant que presque tous les mémoires ont insisté sur l'importance d'éduquer et de sensibiliser les usagers de la route au nouveau paradigme de la « Vision Zéro »;

Considérant que l'utilisation sécuritaire des routes repose sur de nombreuses règles codifiées dans le Code de la sécurité routière, mais que les piétons et cyclistes ne connaissent pas nécessairement ces règles;

Considérant que les règles sont parfois difficiles à interpréter, en particulier lorsque leur application diffère d'un endroit à l'autre alors que les situations sont pourtant similaires, ou encore lorsque les règles sont rappelées par de nombreux panneaux;

Considérant que pour combler cette lacune, Vélo Québec a développé une formation pour « Cycliste averti » qui connaît un vif succès et a déjà permis de directement sensibiliser des centaines de jeunes usagers à la conduite sécuritaire du vélo;

À court terme, la Commission recommande à l'Administration de :

- R-16.** Évaluer la faisabilité d'offrir la formation de « Cycliste averti » dans toutes les écoles montréalaises, avec ses partenaires;
- R-17.** Proposer à l'industrie du camionnage de s'inspirer des formations données par la STM à ses chauffeurs, en matière de sécurité routière en milieu urbain.
- R-18.** Agir de façon exemplaire, en offrant une formation continue aux chauffeurs de véhicules lourds à l'emploi de la Ville de Montréal et en exigeant de même des camionneurs à l'emploi des entreprises avec qui la Ville fait affaire;

Considérant que la Ville de Montréal prépare une campagne de sensibilisation au partage des responsabilités, dans une optique « Vision Zéro »;

Considérant que la Ville de Montréal s'est récemment engagée, dans sa Politique de l'enfant à « offrir aux enfants un environnement urbain propice au jeu et à la découverte, conçu et aménagé de manière sécuritaire, attrayante et universellement accessible »;

Considérant que dans son plan d'action MADA, la Ville de Montréal s'est également engagée à développer son « réflexe aîné », et compte tenu de la surreprésentation des aînés victimes de collisions mortelles;

Considérant que les personnes vivant avec un handicap ont le droit de se déplacer dans la Ville au même titre que les autres citoyens et que des aménagements accessibles universellement profitent à tous en réalité, puisque les personnes handicapées sont les révélateurs des difficultés vécues à un degré moindre par tous les usagers.

À court terme, la Commission recommande à l'Administration de :

- R-19.** Inclure, dans les campagnes de sensibilisation à venir, des messages ciblés pour les usagers vulnérables et pour les camionneurs, incluant les conducteurs de véhicules-outils quant aux enjeux de sécurité associés à chacun, tout en insistant sur la responsabilité prépondérante des conducteurs de véhicules lourds et de véhicules-outils :
 - La présence de camions en milieu urbain : grands angles morts et rayon de braquage important, respect strict des limites de vitesse, zone de freinage plus longue.
 - Certaines caractéristiques des usagers vulnérables, en particulier les personnes aînées ou les personnes vivant avec un handicap, les enfants et, enfin, les cyclistes qui sont particulièrement exposés sur le réseau routier.

Axe 4 : Règlement et contrôle

Considérant que la vitesse augmente le risque des collisions mortelles, en réduisant le temps de réaction des conducteurs et diminuant les chances de survie en cas de collision avec les usagers vulnérables, ce qui est contraire à l'optique de « Vision Zéro »;

Considérant qu'il serait plus dangereux d'imposer des limites de vitesse différentes selon les types de véhicules, à moins d'avoir des voies réservées en fonction des vitesses autorisées;

À court terme, la Commission recommande à l'Administration de :

- R-20.** Abaisser la vitesse de tous les véhicules à 30 km/h dans les rues résidentielles des quartiers montréalais et à 40 km/h sur le réseau artériel et induire le respect de ces limites de vitesse par l'aménagement de mesures d'apaisement de la circulation (voir Axe 1);
- R-21.** Maintenir l'interdiction de tourner à droite aux feux rouges;

À moyen et long termes, la Commission recommande à l'Administration de :

- R-22.** Demander au Gouvernement du Québec de modifier le Code de sécurité routière de façon à obliger les conducteurs à maintenir une distance sécuritaire minimale d'un mètre entre leur véhicule et les piétons, lorsqu'ils entrent dans une intersection, à l'instar de la mesure adoptée pour protéger les cyclistes sur les routes.

Considérant les préoccupations exposées par l'industrie du camionnage quant aux impacts éventuels d'imposer des balises limitant certains types de camions dans certaines zones, ce qui pourrait en augmenter le nombre, ou encore en imposant des périodes de livraison autorisée en dehors des périodes d'ouverture des entreprises visées, ce qui pourrait engendrer des coûts de main-d'œuvre supplémentaire pour accueillir les marchandises;

Considérant les coûts importants liés à la congestion, que les consommateurs assument déjà;

Considérant que de l'avis de l'industrie du camionnage, les conducteurs de véhicules lourds apprécieraient probablement le fait de pouvoir circuler à l'extérieur des périodes de pointe en milieu urbain, si les livraisons étaient possibles à ces moments;

Considérant que la Commission est préoccupée du fait que les camions ne se stationnent pas tous de façon sécuritaire au moment d'effectuer une livraison dans un quartier central;

Considérant que la Commission n'est pas convaincue que la taille des camions utilisés est adéquate, compte tenu de la trame urbaine et de la quantité d'usagers vulnérables;

À court terme, la Commission recommande à l'Administration de :

- R-23.** Diminuer significativement la présence de véhicules lourds dans certaines zones ayant une forte densité d'usagers vulnérables et à certains moments de la journée lorsque le réseau est surchargé, en modulant les interdictions selon les paramètres les plus pertinents, notamment:
- la longueur maximale, compte tenu de la trame urbaine existante;
 - le type d'usage : ainsi, la livraison locale doit être autorisée à certaines conditions tandis que le transit interurbain de marchandises doit plutôt être limité;
- R-24.** Suggérer aux arrondissements de restreindre le stationnement des véhicules lourds dans les rues locales, dans l'optique de la « Vision Zéro ».

Axe 5 : Engagement et acceptation (rôle et responsabilité de tous)

Considérant que Montréal est une plaque tournante concurrentielle en matière de logistique et de transport de marchandises, à l'échelle de l'Amérique du Nord, générant des milliers d'emplois et comblant un besoin incontournable de circulation des biens;

Considérant que Montréal détient de nombreux atouts en matière de transport intermodal, soit sa localisation géographique, la convergence d'infrastructures ferroviaires, aéroportuaires, portuaires et autoroutières qui relie la région à toute l'Amérique du Nord;

Considérant que parmi ses équipements, les activités portuaires constituent un important générateur de camionnage de transport de marchandises vers l'extérieur de la Ville;

Considérant que, malgré le fait que les activités portuaires fonctionnent 24 heures par jour, les heures d'ouverture des terminaux sont restreintes entre 8 h et 15 h du lundi au vendredi, ayant ainsi un impact sur le réseau routier en le surchargeant de camions en période de pointe du matin et du soir;

Considérant la mise sur pied, il y a environ 2 ans, d'un comité de travail regroupant les parties prenantes afin de trouver une façon d'étendre les périodes d'ouverture des terminaux portuaires;

À court terme, la Commission recommande à l'Administration de :

R-25. Encourager le comité mis en place à intensifier ses travaux afin de trouver une solution viable qui permet de réduire le nombre et la taille des camions sur les routes pendant les heures de pointe du matin et du soir, compte tenu de l'engagement « Vision Zéro ».

Considérant que la cohabitation sécuritaire dans une optique « Vision Zéro » est une responsabilité partagée entre tous les usagers, les concepteurs et les décideurs;

Considérant l'importance, pour obtenir un engagement de tous, que les informations soient partagées de façon transparente;

Considérant que la mise en place de solution de cohabitation sécuritaire passe par l'adhésion de toutes les parties prenantes ensemble dans la recherche active de solutions;

À court terme, la Commission recommande à l'Administration de :

R-26. Mettre sur pied un comité de travail pour concrétiser la mise en œuvre de la « Vision Zéro », en invitant des représentants de toutes les parties prenantes, notamment les syndicats de camionneurs et l'industrie du camion, les villes liées, la CMM, les usagers vulnérables, les représentants d'aînés, de cyclistes et de piétons et les concepteurs des routes.

Axe 6 : Équité entre usagers et sur l'ensemble du territoire

Considérant que les enquêtes origines-destinations révèlent que les cyclistes occupent une part modale de plus en plus importante, résultat des efforts de Montréal pour développer ce mode de transport actif sur son territoire;

Considérant que le tiers des Montréalais vit à moins de 5 km de son travail, ce qui de l'avis des experts rencontrés lors de la consultation, laisse entrevoir que la part modale du vélo augmentera encore dans les prochaines années;

Considérant qu'il est reconnu que plus le nombre de cyclistes augmente, plus le nombre d'accidents impliquant un vélo diminue;

À court terme, la Commission recommande à l'Administration de :

R-27. Poursuivre le développement du réseau cyclable de l'agglomération de Montréal.

Considérant que des informations précieuses résident dans les rapports du coroner sur les collisions de la route, afin d'améliorer la cohabitation sécuritaire entre les usagers vulnérables et les véhicules lourds, et que des recommandations du coroner sont parfois adressées à la Ville de Montréal, qui est alors tenue d'en effectuer le suivi;

À court terme, la Commission recommande à l'Administration de :

R-28. Analyser plus finement les données de collisions pour faire un portrait plus complet de la sécurité routière et des facteurs environnementaux impliqués, en collaboration avec différents partenaires;

R-29. Rendre public le suivi des recommandations adressés par le coroner à la Ville de Montréal.

Considérant le manque de données sur le transport des marchandises, qui nuit à la recherche de solutions pérennes;

Considérant la technologie disponible ou en développement pour documenter les déplacements des camions en milieu urbain;

Considérant à l'inverse l'importante quantité de données existant sur le déplacement des personnes et sur les collisions impliquant des blessés, données qui ne sont cependant pas exploitées à leur plein potentiel;

À moyen et long termes, la Commission recommande à l'Administration de :

R-30. Élaborer une stratégie de transport et distribution des marchandises à Montréal. Pour ce faire :

- À l'aide des outils technologiques existants, recueillir les données pertinentes pour mieux comprendre les habitudes et les besoins de l'industrie de la logistique et du camionnage, en collaboration avec les partenaires;
- Finaliser l'étude de faisabilité en vue d'établir des centres de transbordement qui permettrait de réduire le gabarit des véhicules lourds en milieux urbains denses pour privilégier un transport des marchandises plus écologique, tels les véhicules de livraison électriques ou les vélos-cargos;
- Étudier les systèmes de distribution de marchandises plus sécuritaires qui existent ailleurs dans le monde et voir comment on peut les adapter au territoire montréalais.

Remarque

Les participants à la consultation ont été nombreux à rappeler à la Commission que la « Vision Zéro » concerne tous les usagers de la route. Nonobstant ce qui précède et qui découle du mandat confié à la Commission, il demeure donc primordial de rappeler l'importance de protéger tous ces usagers, incluant les automobilistes qui représentent plus de 55 % des décès, lors d'une collision impliquant un véhicule lourd. La Commission est convaincue que la mise en application des présentes recommandations aura un impact positif sur tous les usagers du réseau routier montréalais.

Les 30 recommandations, sur proposition de M. Marc-André Gadoury, appuyée par Mme Marianne Giguère, ont été adoptées à l'unanimité lors de l'assemblée publique du 4 mai 2017.