Montréal

Politique de stationnement de Montréal Aménager les intersections pour la sécurité des piétons

PIÉTONS QUÉBEC

Photo:Montréal, 2015 • Crédit : Ruemasson.com

Piétons Québec et le Conseil régional de l'environnement de Montréal demandent à la Ville de Montréal de mieux sécuriser les intersections par l'application de l'interdiction d'immobiliser un véhicule routier à moins de cinq mètres d'une intersection, et par l'implantation systématique, là où cela est possible, d'aménagements physiques tels que des saillies de trottoirs ou d'autres mesures concrètes.

Les deux organisations appuient la proposition d'éliminer les places de stationnement aux intersections d'ici 2018 et recommandent son renforcement par une signalisation etdes aménagements appropriés.Elles rappellent que les aménagements non seulement renforcent la sécurité des piétons, mais aussi contribuent à la qualité de l'environnement de marche et permettent donc d'encourager la mobilité durable.

En 2013, la Commission permanente sur le transport et les travaux publics sur la traversée de la rue a résolu :

> *Que la Ville de Montréal, les arrondissements, le Service de police de la Ville de Montréal et les villes liées s'assurent de faire respecter, d'ici octobre 2017, les règles prévues au Code de la sécurité routière concernant le 5 mètres de dégagement des coins de rue et de part et d'autre d'un passage piétonnier;*
>
> *Que la Direction des transports soit mandatée pour les accompagner sur les questions techniques afin d'assurer une implantation harmonieuse de cette mesure.*

Si certains arrondissements ont rapidement emboîté le pas, tels Verdun ou Rosemont-La-Petite-Patrie, d'autres se questionnent sur la manière de mettre en application de cette interdiction.

Le respect de l'interdiction d'immobiliser un véhicule routier à moins de cinq mètres d'une intersection, par des aménagements concrets, est une demande de plus en plus fréquente de la part de nombreux intervenants préoccupés par la sécurité des usagers de la route, et tout particulièrement par celle des piétons.

Comme l'indique la Cour municipale de Montréal, la raison d'être de cette interdiction est « aisée à comprendre, sinon évidente » :

> *C'est aux intersections que les véhicules automobiles sont le plus susceptibles de se rencontrer, c'est là que s'effectuent les changements de direction; c'est encore là que les piétons sont généralement tenus de traverser (art. 450 C.s.r.). C'est donc aux intersections que se situe la plus forte affluence de piétons et de véhicules. C'est encore aux intersections que les accidents sont le plus susceptibles de survenir.*
>
> *Et, sans que le Tribunal n'ait pu bénéficier de quelconques statistiques, c'est probablement aux intersections que surviennent les plus nombreux accidents.*
>
> *Ces considérations justifient clairement la raison d'être de l'interdiction de stationner à ces endroits. Le stationnement de véhicules automobiles aux intersections est manifestement de nature à rendre plus difficile la manœuvre du conducteur qui doit changer de direction. En outre, le stationnement à proximité d'une intersection nuit à la visibilité des conducteurs de véhicules et des piétons. Chacun d'eux doit pourtant avoir une bonne vision les uns des autres, pour des motifs évidents de sécurité.*

Au Québec, l'interdiction d'immobiliser un véhicule routier à moins de cinq mètres d'une intersection est inscrite au paragraphe 4° de l'article 386 du Code de la sécurité routière (C.s.r.).

L'article complet se lit comme suit :

> *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 suivants:*
>
> *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 affectés au transport public de personnes, dûment identifiées comme telles;*
>
> *6° sur une voie élevée, sur un pont, sur un viaduc et dans un tunnel;*
>
> *7° sur un chemin à accès limité, sur une voie d'entrée ou de sortie d'un tel chemin et sur une voie de raccordement;*
>
> *7.1° sur une voie de circulation réservée exclusivement à certains véhicules;*
>
> *8° devant une rampe de trottoir aménagée spécialement pour les personnes handicapées;*
>
> *9° dans un endroit où le stationnement est interdit par une signalisation installée conformément au présent code.*
>
> *1986, c. 91, a. 386; 1987, c. 94, a. 57; 1990, c. 83, a. 150; 1993, c. 42, a. 7.*

Tout d'abord, il est important ici de souligner que le législateur utilise le terme « immobiliser », ce qui signifie qu'il est non seulement interdit de se stationner aux endroits indiqués par l'article, mais également de s'y arrêter, ne serait-ce que pour quelques instants. Afin de rendre l'application de ce règlement claire et compatible avec certains usages, il serait important que le C.s.r. comporte des dispositions d'exception, pour permettre l'immobilisation d'un véhicule de transport en commun ou pour l'installation de stationnement à vélos par exemple.

LA PORTÉE DE L'ARTICLE 386

À la lecture de cet article, on comprend aussi que sa portée est beaucoup plus large que la simple interdiction d'immobiliser un véhicule routier à moins de cinq mètres d'une intersection. En effet, les dispositions de l'article 386 du C.s.r. permettent de protéger directement le piéton dans plusieurs situations.

Les voici :

- immobiliser son véhicule routier à moins de cinq mètres d'un signal d'arrêt;
- immobiliser son véhicule routier dans une intersection;
- immobiliser son véhicule routier sur un passage pour piétons;
- immobiliser son véhicule routier à moins de cinq mètres d'une intersection;
- immobiliser son véhicule routier à moins de cinq mètres d'un passage pour piétons.

Dans le premier cas, il est important de souligner que le signal d'arrêt peut être interprété comme étant la ligne d'arrêt. Par conséquent, aucun véhicule routier ne devrait être immobilisé à moins de cinq mètres de la ligne d'arrêt, que celle-ci soit en recul ou non par rapport à l'intersection.

Le paragraphe interdisant d'immobiliser son véhicule routier dans une intersection comporte quant à lui une implication importante pour les intersections en forme de « T ». Selon une certaine interprétation des termes « dans l'intersection », il doit effectivement être interdit d'immobiliser un véhicule routier du côté de l'intersection où la bordure est continue. Le jugement Québec (Ville de) c. Landry favorise par ailleurs cette interprétation.

D'apparence évidente, l'interdiction d'immobiliser un véhicule routier sur un passage pour piétons est pourtant souvent enfreinte, notamment par des parents aux abords des écoles. Le texte de loi est pourtant clair : il n'est pas permis de s'immobiliser sur un passage pour piétons, ne serait-ce que le temps de déposer un passager.

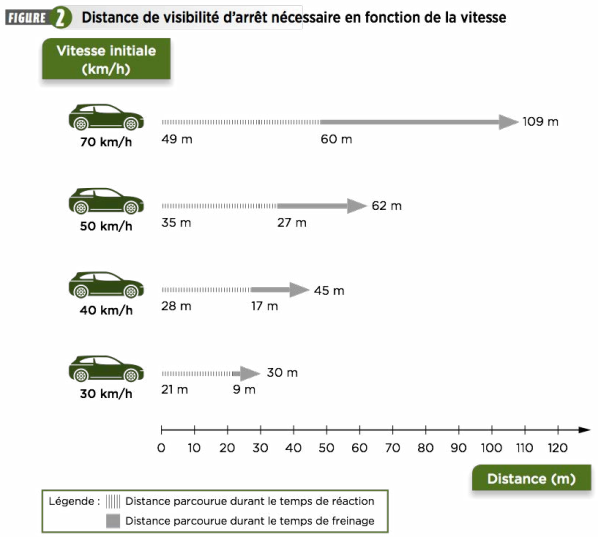
L'interdiction d'immobiliser un véhicule routier à moins de cinq mètres d'une intersection laisse place à plusieurs interprétations quant à l'endroit à partir duquel les cinq mètres doivent être mesurés. Il est suggéré que le législateur fasse des recommandations pour encadrer de manière plus précise la façon dont doivent être mesurés les cinq mètres. Une proposition raisonnable serait que lorsqu'il n'y a pas de signal d'arrêt ou de passage pour piétons, la mesure soit prise à partir du rayon de courbure.

En ce qui concerne la distance de retrait par rapport aux passages pour piétons, il est à remarquer que le législateur ne précise pas le type de passage pour piétons. Par conséquent, la disposition interdisant d'immobiliser un véhicule routier à moins de cinq mètres d'un passage pour piétons doit concerner tous les passages pour piétons.

UNE NORME EFFICACE ET ADAPTÉE AU MILIEU

Dans une perspective où l'importance de la visibilité à l'approche des intersections et des passages pour piétons fait consensus, il est pertinent de se demander si la distance de cinq mètres est adéquate. Celle-ci doit notamment être suffisante pour permettre à l'automobiliste de freiner après qu'il ait aperçu un piéton prêt à s'engager dans l'intersection.

L'un des facteurs importants à considérer est la vitesse de circulation car celle-ci affecte énormément la distance nécessaire à un conducteur pour immobiliser son véhicule. La figure ci-après présente les distances parcourues durant le temps de réaction et de freinage. Les conditions représentées correspondent à celles d'une chaussée mouillée et de pneus usés sur un véhicule de promenade. Il s'agit des conditions retenues pour la conception d'une route par le ministère des Transports.



Source : Ministère des Transports, Guide de détermination des limites de vitesse

La distance doit être ajustée en fonction du type de circulation (corridor de transport en commun, voie de transit pour le camionnage, etc.), car plus le véhicule est lourd plus il requiert une longue distance de freinage.

Selon le Certu, l'interdiction d'immobiliser son véhicule sur une distance de cinq mètres à l'approche d'un passage pour piétons est adéquate pour permettre une bonne visibilité entre piétons et automobilistes sur une distance de 30 mètres. Au regard des informations mentionnées précédemment quant à la distance de visibilité, il est à remarquer que l'interdiction d'immobiliser son véhicule à moins de cinq mètres d'un passage pour piétons convient sur des rues où la vitesse de circulation pratiquée est égale ou inférieure à 30 km/h, mais qu'elle s'avère insuffisante sur des rues où la vitesse pratiquée est supérieure.

À titre de comparatif, la distance sur laquelle il est interdit d'immobiliser un véhicule à l'approche d'une intersection varie, à Toronto, selon le type d'intersection. Effectivement, tandis que cette distance est de neuf mètres à la plupart des intersections, celle-ci augmente à quinze mètres aux intersections avec feu de circulation. À l'opposé, le Certu, qui recommande généralement une distance de cinq mètres, indique que celle-ci peut diminuer à trois mètres en présence d'une avancée de trottoir.

Recommandation:Considérant la diversité des contextes, il est recommandé d'établir une norme flexible qui assure une visibilité suffisante en fonction de la vitesse de circulation, du type de circulation et des aménagements aux abords de la chaussée.

UN CHOIX ÉVIDENT ENTRE SÉCURITÉ ET FACILITÉ DU STATIONNEMENT

Selon des données récentes de la Direction de santé publique de Montréal, la présence de véhicules stationnés à moins de 5 m de l'intersection double (RTI = 2,40) le nombre de piétons blessés. De plus, chaque voie additionnelle de circulation est associée à une augmentation de 75 % du nombre de piétons blessés. Ces résultats soutiennent l'implantation de mesures pour rétrécir la largeur de la chaussée et éliminer le stationnement sur coin de rue.

UN RÈGLEMENT QUI NE DOIT PAS ÊTRE IGNORÉ ET QUI S'APPLIQUE À TOUS

Le manque de stationnement ne peut être invoqué pour diminuer les exigences de ce règlement, tel que le mentionnait encore la Cour municipale de Montréal :

> *[66] Ces besoins, ces nécessités et les dangers qui en découlent sont-ils moins grands à Montréal qu'ailleurs? La plus forte densité de circulation des véhicules et des piétons dans les rues et sur les trottoirs de la poursuivante ne suggère-t-elle pas, bien au contraire, que cette distance de 5 m doit être scrupuleusement respectée, et encore plus ici qu'ailleurs?*
>
> *[67] Les réponses à ces questions sautent aux yeux?*
>
> *[68] Le Tribunal n'est pas insensible aux problèmes gigantesques auxquels fait face l'administration municipale en matière de stationnement, principalement mais non exclusivement au centre ville, dans le Vieux-Montréal, et dans tous ces quartiers à forte démographie. Notre collègue dans Szendrey les a exprimés. Le Tribunal partage ces préoccupations; il y a d'ailleurs brièvement fait référence au paragraphe [21] de la décision qu'il rendait dans Hervieux.*
>
> *[69] Cette difficile réalité quotidienne n'autorise pas la poursuivante à ignorer elle-même la loi, ni à agir à son endroit comme si celle-ci n'existait pas.*

Recommandation:Le principe étant que nul ne doit ignorer la loi, aucune signalisation n'est obligatoire pour assurer la validité des dispositions du présent article. Toutefois, afin d'assurer un meilleur respect de ces règlements et d'éviter des contestations, qui bien qu'elles ne puissent rarement être perdues par les autorités municipales, contribuent à l'engorgement des tribunaux et font perdre un temps précieux aux municipalités et aux citoyens, il est recommandé d'afficher une signalisation appropriée le plus souvent possible.

La Ville de Montréal semble s'octroyer le droit d'outrepasser ce règlement d'identifier des places de stationnement (payantes ou non) à moins de 5 mètres des intersections. La Ville de Montréal se réfère à un jugement de la cour municipale qui a accepté l'argument comme quoi la ville disposant de pouvoirs en matière de stationnement, elle pouvait outrepasser l'article 386 du C.s.r. (Montréal (Ville de) c. Szendrey). Un autre jugement de la cour municipale invalide cependant directement ce jugement (Montréal (Ville de) c. Harrison).

Photo:Montréal, 2015 • Crédit : Stéphanie Maunay/TC

COMMENT RENFORCER LE RESPECT DE LA RÉGLEMENTATION

Aménagements :

- Peinture jaune sur la bordure de la chaussée;
- Marquages sur la chaussée;
- Panneaux de signalisation;
- Avancées de trottoir (note : permettent aussi le verdissement).

Changements de comportements :

- Sensibilisation;
- Contraventions.

Photo:Montréal, 2015 • Crédit : Ruemasson.com

Photo:Montréal, 2012 • Crédit : Marc-André Carignan

Photo:Montréal, 2015 • Crédit : Stéphanie Maunay/TC

RECOMMANDATION

Systématiser le respect du dégagement de 5 mètres des intersections par l'implantation de mesures physiques telles que les saillies de trottoirs.

MESURE COMPLÉMENTAIRE VISANT À PRIVILÉGIER LA SÉCURITÉ DES PIÉTONS PLUTÔT QUE LA FACILITÉ DU STATIONNEMENT

La Ville doit mieux sécuriser les détours piétons lors des chantiers à Montréal,comme Piétons Québec l'indiquait dans un récent communiqué : Trottoirs fermés mais stationnement maintenu : une situation à proscrire.

Vu les nombreux travaux en cours, on comprend la difficulté rencontrée pour la Ville de Montréal d'avoir la mainmise sur la tenue des chantiers. C'est une raison de plus pour mettre en œuvre des protocoles plus clairs de sécurisation des déplacements piétons.

Photo:Avancée de trottoir, intersection de la rue Ball et de l'avenue Bloomfield, Montréal, 2011-2012 • Crédit : Centre d'écologie urbaine de Montréal