Pour une cohabitation sécuritaire

Consultation publique : La cohabitation sécuritaire entre les usagers vulnérables et les véhicules lourds

Quartiers 21 : Saint-Paul/Émard : des allées et des parcs

Présentation du projet et de l'organisme dépositaire du mémoire :

- Objectifs du projet local *Des allées et des parcs*

Le projet *Saint-Paul/Émard : des allées et des parcs* vise à accroître la mobilité durable et à améliorer la qualité de vie des citoyens grâce au verdissement des secteurs fortement minéralisés et à l'aménagement d'infrastructures et d'équipements qui encouragent les déplacements actifs.

Propulsés par ces objectifs, les organismes partenaires du projet soumettent ce mémoire afin de faire part des défis existants en ce qui a trait à la cohabitation entre les piétons et cyclistes et les véhicules lourds dans le quartier de Ville-Émard/Côte-Saint-Paul, touché par la plus grande infrastructure routière de la province, l'échangeur Turcot. La proximité avec cette infrastructure routière génère une grande affluence de camions dans le secteur, d'où notre préoccupation sur le thème.

Porté par la Table de quartier, Concertation Ville-Émard/Côte Saint-Paul, le projet *Saint-Paul/Émard : des allées et des parcs* est subventionné par le programme Quartiers 21 financé conjointement par la ville de Montréal et par la Direction régionale de santé publique du CIUSSS Centre-Sud-de-l'Île-de-Montréal.

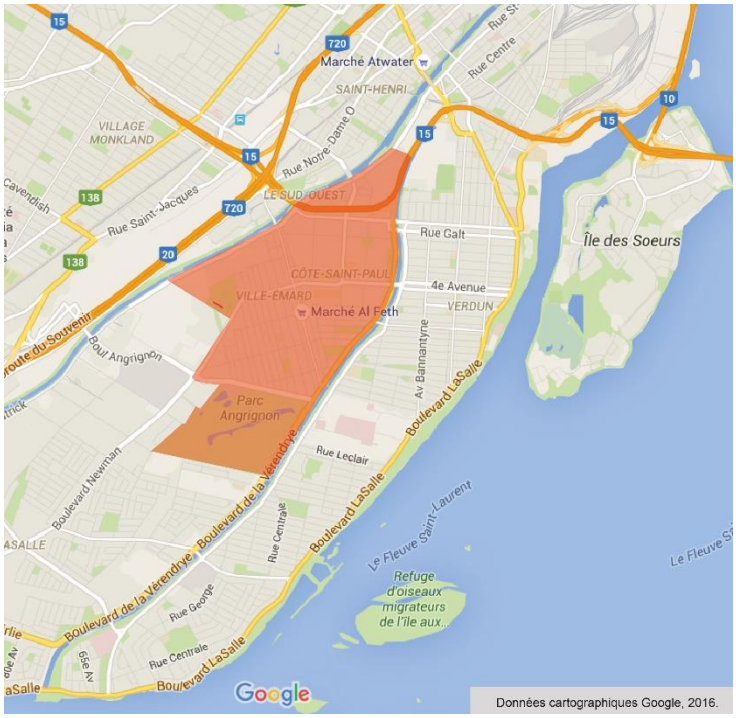
Les organismes partenaires du projet sont : Prévention Sud-Ouest (PSO); CIUSSS du Centre-Sud-de-l'Île-de-Montréal; Pro-Vert Sud-Ouest; l'arrondissement Le Sud-Ouest et le YMCA Pointe-Saint-Charles.

Le contenu du document émane d'une analyse urbanistique ainsi que de diverses consultations réalisées dans le cadre du projet et des organismes de Concertation au cours des dernières années.

- Présentation de Concertation Ville-Émard/Côte St-Paul

Concertation Ville-Émard/Côte St-Paul, une organisation sans but lucratif, a pour mission de rassembler les différents acteurs du quartier qui désirent agir ensemble pour améliorer les conditions de vie des citoyens et contribuer au développement local de la communauté. Concertation coordonne depuis janvier 2015 le projet *Saint-Paul/Émard : des allées et des parcs.*

Le quartier Ville-Émard /Côte Saint-Paul



Ville-Émard/Côte-Saint-Paul (VÉCSP) est situé dans l'Arrondissement Le Sud-Ouest de Montréal, à environ cinq (5) km du centre-ville. Ce quartier est bordé par deux canaux : au nord le Canal de Lachine et au sud le Canal de l'Aqueduc.

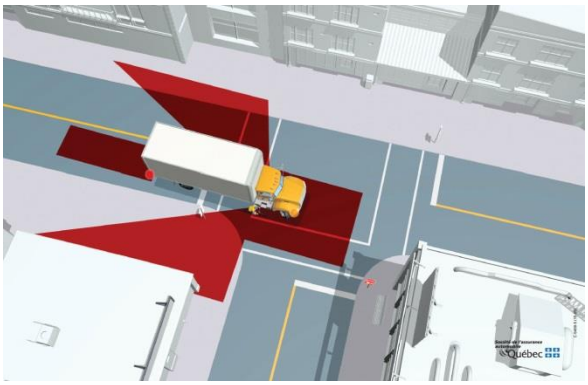
Autrefois, VÉCSP était un quartier ouvrier où plusieurs industries florissantes se sont établies grâce à la prospérité économique du Canal de Lachine lors des 19^{e} et 20^{e} siècles. De nos jours, la fonction industrielle demeure tout de même faible à l'intérieur du quartier, celui-ci est majoritairement occupé par du résidentiel.

Le quartier est directement touché par les travaux et l'infrastructure permanente de l'échangeur Turcot dédiée entièrement aux transports motorisés. Celle-ci a des impacts directs sur le milieu de vie dans toute la zone nord du quartier soit le secteur Cabot, adjacent à l'avenue De l'Église : que ce soit l'enclavement, la pollution atmosphérique; la rupture des circuits piétons et cyclistes ou l'augmentation des accidents dus au fort débit routier. Cette circulation intensive est, en partie composée de véhicules lourds qui transitent dans le quartier où effectuent des livraisons locales.

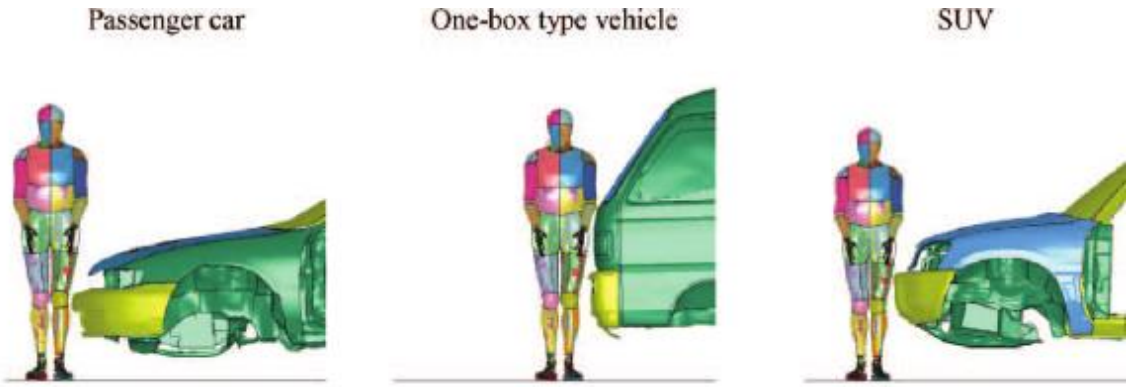
Qui sont les usagers vulnérables?

Les usagers les plus vulnérables de la route sont les piétons et les cyclistes de tous âges si on compare un mode de transport à un autre. Il est donc essentiel pour nous de porter une attention particulière aux usagers de ces types de transport. Ensuite, il est aussi primordial de développer des interventions particulières concernant les aînés et les enfants. Les piétons aînés sont le groupe d'âge qui est le plus représenté dans les victimes d'accidents de la route. À ce propos, il est important de savoir que les 65 ans et plus sont plus susceptibles d'avoir une limitation motrice, visuelle et auditive (surtout à partir de 75 ans). S'ils arrivent bien à détecter la distance qui les sépare d'un véhicule en mouvement, la vitesse des voitures est plus difficile à calculer car la perception de la profondeur est altérée avec le temps. En ce qui attrait aux enfants, leur petite taille peut jouer sur leur visibilité lors des traversées.

Qu'entend-on par véhicules lourds?



Les véhicules lourds incluent bien sûr les camions et les autobus, mais nous aimerions aussi en profiter pour attirer l'attention de la commission sur tout véhicule dont le « nez » se trouve à la hauteur des organes vitaux d'un piéton adulte. Ces véhicules aussi sont plus létaux lorsqu'ils percutent un piéton en comparaison avec une voiture de petite taille.



En second lieu, puisque le siège du conducteur est surélevé sur ces engins, les conducteurs voient moins bien que ceux d'une petite voiture. Par exemple, un enfant peut passer inaperçu devant une camionnette comme ce fut malheureusement le cas en mai 2016 dans Ville-Émard/Côte Saint-Paul. Un enfant de six ans s'est fait percuté alors qu'il faisait du vélo sur le trottoir. Le conducteur qui roulait pourtant lentement n'aurait jamais vu l'enfant avant l'impact qui aura laissé de lourdes séquelles chez le gamin et sa famille.

Notre message principal s'articule autour de trois points :

1. **Rendre ces véhicules moins dangereux** en améliorant leur champ de vision, en mettant de jupes latérales, en réduisant leurs anges morts, etc.
2. **Améliorer la visibilité du piéton et du cycliste** en s'assurant d'un éclairage approprié, d'une signalisation claire; en aménageant des infrastructures destinées aux transports actifs qui soient protégées et ayant une zone de dégagement permettant de déambuler de façon sécuritaire
3. **Aménager tout le réseau viaire de façon sécuritaire** : les rues artérielles, locales et les ruelles

1) Légiférer quant aux véhicules lourds et leurs conditions de circulation

Parmi les enjeux de sécurité liées à la circulation, la cohabitation avec les camions et autres véhicules lourds constitue une préoccupation majeure. Ces véhicules souvent très larges et imposants, restreignent le sentiment de sécurité et la sécurité, surtout pour les cyclistes qui doivent partager la voie avec les véhicules motorisés de tout gabarit. Or, il est primordial de s'attarder à l'insécurité puisqu'elle dissuade principalement la pratique du transport actif (Morency et Cloutier, 2005).

Par leur volume, un heurt avec ce type d'engin cause des blessures graves. D'ailleurs, la SAAQ (2016) vient de publier quelques informations concernant les angles morts des camions, des autobus urbains ou interurbains. Le constat est que les angles morts avants, latéraux et arrières de ces véhicules sont tellement grands qu' « une petite voiture peut même s'y cacher ».

Pour ces raisons, nous recommandons :

- d'ajouter des caméras sur les véhicules lourds pour détecter la présence des piétons, des cyclistes et des motocyclistes dans les angles morts. Ces caméras permettent de couvrir la totalité de ceux-ci.
- d'intégrer des protections latérales (jupes sur les côtés des véhicules) pour les camions dans le code de la sécurité routière. Cette mesure empêche les piétons, cyclistes et motocyclistes de glisser sous les véhicules lourds.
- d'interdire la circulation des véhicules lourds pendant les périodes de pointe en milieu urbain, moments où le niveau d'achalandage de tous les usagers de la route accroît les risques de collision.

2 et 3) Mettre des mesures d'apaisement de la circulation et des infrastructures piétonnes et cyclistes sécuritaires, confortables et agréables

Afin d'améliorer la visibilité des cyclistes et des piétons tout en rendant les parcours actifs plus sécuritaire, nous proposons de:

- mettre en place des mesures d'apaisement de la circulation
- élargir les trottoirs lorsque c'est possible et surtout de créer des circuits piétons continus sans obstacle et bien entretenus, été comme hiver
- s'assurer que les parcours soient les moins affectés possibles lors des travaux pour le confort et la sécurité des piétons
- trouver des façons innovantes de dégager les intersections de 5 mètres afin d'améliorer la visibilité de tous les usagers et permettre d'éviter et réduire la gravité des accidents
- augmenter le temps pour traverser aux intersections afin de permettre une traversée sécuritaire aux citoyens de tout âge et de toute limitation fonctionnelle
- augmenter le nombre de feux piétons avec un temps de traverse uniquement pour les piétons

- agir sur les rues artérielles, locales et **les ruelles** en installant des miroirs et/ou en apposant une signalisation spéciale

Conclusion : protéger les usagers les plus vulnérables

La consultation sur la sécurité routière est l'occasion de se questionner sur l'importance que nous accordons aux différents modes de transport ainsi que sur les risques et coûts sociaux que nous sommes prêts à assumer pour la sécurité et l'intégrité physique de notre population. Une chose est claire pour nous, nous devons revoir nos normes par rapport aux véhicules lourds et de changer le cap afin de répondre aux défis actuels de la mobilité durable.

D'autre part, il est temps de freiner la dépendance aux transports motorisés en favorisant les déplacements actifs par la création de milieux de vie plus conviviaux à l'activité physique. Pour ce faire, il faut non seulement améliorer le bilan routier, mais effectuer une transition vers des déplacements agréables, des modes et milieux de vie plus sains. Bref, il s'agit de dépasser la simple recherche de la sécurité pour migrer vers la convivialité : par la sécurité, le confort et le plaisir dans la mobilité!

Ceci peut se faire en rendant les véhicules lourds moins dangereux ; en améliorant la visibilité du piéton et du cycliste et en aménageant tout le réseau viaire de façon sécuritaire.

Bibliographie :

Benoit, M. et Gratton R., (1991), *Pignon sur rue : Les quartiers de Montréal*, Guérin littérature, p.393

Centraide du Grand Montréal, 2014*, Analyse territoriale Arrondissement Le Sud-Ouest*, p.4 http://www.centraide-mtl.org/fr/documents/5065/upload/documents/Portrait-Arrondissement-Sud-Ouest-2014_7.pdf/

Concertation Ville-Émard/Côte Saint-Paul, 2016, *Recommandations pour l'amélioration du réseau cyclable à Ville-Émard/Côte Saint-Paul*, p.12

Piéton Québec, Fiche synthèse des recommandations pour la consultation de la Société d'assurance automobile du Québec : http://pietons.quebec/sites/default/files/upload/fiche_synthese_pietons_quebec_2102.pdf

Société de l'assurance automobile du Québec (SAAQ), 2016, Comportements - Angles morts des véhicules lourds : visibilité en présence d'un véhicule lourd : https://saaq.gouv.qc.ca/securite-routiere/comportements/angles-morts/visibilite-presence-vehicule-lourd/

Vivre en ville, 2016, *Sécurité des déplacements actifs* : http://collectivitesviables.org/articles/securite-des-deplacements-actifs/