

J'ajouterais que l'amélioration de la sécurité passe aussi par la **conscientisation** et une meilleure concertation **de ceux qui interviennent au quotidien dans les rues de Montréal**

1. Concertation sous plusieurs formes

A. Collaboration entre les services administratifs des arrondissements (rues) et de la ville centre (artères).

Des situations tardent à être corrigées à cause du chevauchement des juridictions.

EXEMPLE : la sortie ouest de la piste cyclable des Carrières qui donne sur la rue Beaubien (artère).

B. Collaboration avec les organismes de citoyens, les usagers qui connaissent les problèmes parce qu'ils les subissent (regroupements de parents, Associations pour la mobilité urbaine, Tables de concertation des personnes âgées, etc.).

2. Faciliter le signallement et le suivi publics des emplacements dangereux ET de leur amélioration

A. La mise en place d'un mode de suivi faciliterait le suivi des situations problématiques pour tous.

Actuellement, impossible de savoir si un problème qui a été signalé est traité

ET impossible de savoir quel service s'en occupe
NI quel échéancier est prévu pour le traiter.

B. Faciliter l'envoi de photos qui permettent de documenter une situation.

3. Le 3^e aspect est relié aux gens : pourquoi ne pas **inviter ceux qui sont tous les jours dans la rue à endosser une plateforme qui mise sur :**

- la **bienveillance** envers les usagers les plus vulnérables,
- le **partage de la rue** basé sur la responsabilité de ses usagers et le respect des réglementations
- et l'adoption de comportements **sécuritaires** et courtois.

Les regroupements de policiers, chauffeurs d'autobus, chauffeurs de taxi, employés des services de la voirie, camionneurs et employés de la construction, qui travaillent dans la rue tous les jours, pourraient avoir un effet d'entraînement pour les autres usagers s'ils se donnaient le mandat d'établir un climat plus civilisé dans nos rues.

Les policiers et les chauffeurs d'autobus sont particulièrement bien placés à ce niveau pour constater les problèmes à tous les jours et même suggérer des solutions.

4. Enfin, dans les interventions de la Ville et du SPVM, **prioriser l'information.**

A. Toujours cibler prioritairement les comportements des automobilistes.

B. **À chaque printemps et à la rentrée d'automne, faire des campagnes larges et systématiques** sur les règles et comportements favorisant la sécurité et le civisme **ET sur les réglementations qui donnent lieu à des contraventions.**

EXEMPLE : Il y a encore des gens qui ne savent pas que les vélos doivent obligatoirement être équipés de lumières et réflecteurs.

c. À l'école primaire, organiser des campagnes de formation auprès des jeunes à propos du partage de la rue (en vélo et autre) pour former des citoyens conscients de la nécessité du civisme et de la sécurité.

Actuellement *Vélo-Québec* organise des cliniques dans les écoles intéressées: ça ne devrait pas être optionnel.

5. Dernier mot à propos d'aménagements.

Les espaces « multifonctionnels » qui incluent piétons et véhicules à roues, **retirent des espaces sécuritaires pour les piétons** (personnes âgées ou très jeunes).

Merci de ne pas les implanter davantage.

Le déplacement sur roues est toujours un facteur déterminant pour la vitesse et la cause principale de stress et de blessures.

Merci de votre attention.

Claude Maryse Lebeuf

Bonjour madame la mairesse,
mesdames et messieurs les représentants.

« Il ne suffit pas d'être prudent pour ne pas se
faire frapper. »

**Tous les spécialistes d'ici s'entendent pour
relier le phénomène actuel des décès chez les
piétons à l'augmentation du volume de la
circulation.**

Par contre, seul le spécialiste du SPVM, monsieur
Sylvain Dubois, conclut que, tout de même, les
conducteurs et les piétons sont responsables à
part égale de cette situation.

Pour leur part,

– **Monsieur Patrick Morency**, médecin-conseil à
la direction de la Santé publique de Montréal et
spécialiste des enjeux de sécurité pour les
cyclistes et les piétons en milieu urbain et
– **Madame Marie-Soleil Cloutier**, experte en
sécurité routière à l'INRS
estiment plutôt que l'attention des autorités devrait
se porter sur le comportement des conducteurs.

Monsieur Morency va même jusqu'à dire que
**c'est une erreur de miser uniquement sur la
sensibilisation des piétons pour assurer leur
sécurité.** (entrevue le 10 septembre dernier, à
l'émission **Le 15-18**, à Radio-Canada).

Sur la base d'études reconnues, il rappelle que le
nombre de blessés a diminué là où ont été
implantés des mesures physiques et reconnues
pour protéger les piétons :

**1- Aménagements physiques pour réduire la
distance à parcourir** quand on traverse.

- terres-plein centraux,
- réduire le nombre de voies,
- allonger la durée des feux de circulation pour
empêcher les voitures de tourner quand les
piétons ont la priorité,
- faire des saillies de trottoir.

EXEMPLE : le terre-plein sur boul. St-Joseph où
est décédée une cycliste cet été, n'a pas une
largeur suffisante pour couvrir la longueur d'un
vélo.

**2- Campagnes de sensibilisation qui
s'adressent aux automobilistes** plutôt qu'aux
piétons. Partir du principe selon lequel
« la marche, en soi, est très sécuritaire. »

3- Aménagements pour réduire la vitesse,
parce que les panneaux ne sont pas suffisants ET
les aménagements physiques sont plus efficaces
que les contraventions : ils peuvent être implantés
partout – les policiers, eux, ne peuvent pas être
partout.

Les aménagements favorisent l'automobile depuis
50 ans : il est temps de les adapter aux réalités
actuelles.

Je vous ai résumé ici l'excellente entrevue qu'il a
donnée...

[https://ici.radio-canada.ca/premiere/emissions/le-15-18/
segments/entrevue/86751/deces-pieton-mort-happe](https://ici.radio-canada.ca/premiere/emissions/le-15-18/segments/entrevue/86751/deces-pieton-mort-happe)