

LA TRAVERSÉE DE LA RUE : COMMENT ACCROÎTRE LA SÉCURITÉ ET LE CONFORT DES PIÉTONS

DOCUMENT DE CONSULTATION

Étude publique du 17 octobre 2012

PRÉPARÉ POUR :

**Commission sur le transport et les travaux publics
Ville de Montréal**

PAR :

**Division de la sécurité et de l'aménagement du réseau artériel
Direction des transports
Service des Infrastructures, de l'Environnement et des Transports (SITE)**

Octobre 2012

TABLE DES MATIÈRES

1. MISE EN CONTEXTE	1
2. ÉTENDUE ET OBJECTIF DE L'ÉTUDE PUBLIQUE DU 17 OCTOBRE 2012	2
3. PROBLÉMATIQUE	2
4. ATTENTES DES PIÉTONS	5
5. OBJECTIF DE LA RÉVISION DES PASSAGES PIÉTONNIERS	5
6. RECHERCHE DE SOLUTIONS	5
<i>6.1 Convivialité et lisibilité de l'aménagement</i> :	6
<i>6.2 Visibilité réciproque des usagers</i> :	7
<i>6.3 Mesures d'apaisement de la circulation véhiculaire</i> :	8
<i>6.4 Mesures d'intégration et d'inclusion</i>	9
<i>6.5 Mesures législatives et normatives</i> :	10
<i>6.6 Changement des comportements</i> :	10
<i>6.7 Leadership politique et mesures de planification</i> :	11
<i>6.8 Action sur la gestion</i> :	12
<i>6.9 Place à l'innovation</i>	12
7. IDENTIFICATION DES INTERVENANTS	13
8. APERÇU DE LA DÉMARCHE PRÉCONISÉE POUR LA RÉALISATION DU PROJET	13

1. Mise en contexte

Depuis le Sommet de Montréal lancé en juin 2002, plusieurs **choix de société** en lien avec le développement durable ont été inscrits par la Ville et ses partenaires dans divers documents de planification stratégique dont, notamment, le *Plan stratégique de développement durable de la collectivité montréalaise* ; le *Plan d'urbanisme* ; et le **Plan de transport**.

Parmi ces choix de société, la **primauté du piéton** a été clairement affirmée dans la **Charte du piéton**¹ 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, notamment la marche à pied.



De façon concrète, la Charte du piéton se traduit par une multitude de mesures et de projets répartis à travers les **21 chantiers** du Plan de transport, notamment les suivants :

- 14^e chantier : Mettre en œuvre la Charte du piéton,
- 15^e chantier : Consolider le caractère piétonnier du centre-ville et des quartiers centraux,
- 16^e chantier : Redonner aux résidents des quartiers montréalais la qualité de vie qui leur revient,
- 17^e chantier : Accroître la sécurité des déplacements.

Dans le cadre de la mise en œuvre du 17^e chantier, la direction des transports a inscrit dans son plan d'action de l'année 2012 la mesure portant sur la *révision de l'ensemble des passages piétonniers* pour laquelle le Plan de transport suggérait une prévision budgétaire de l'ordre de 4 M\$.



Simultanément à la réflexion et à la concertation entamées par la direction des transports sur cette mesure, des échanges ont eu lieu avec les élus et ont mené à la décision de tenir une **consultation publique** sur la question de la **traversée de la rue**.

Notons qu'au cours des dernières années, de plus en plus de mesures d'apaisement de la circulation véhiculaire ont fait leur apparition dans nos rues à travers la mise en œuvre des divers chantiers du Plan de transport.

¹ Document disponible sur le site Web de la Ville à l'adresse suivante :
http://ville.montreal.qc.ca/pls/portal/docs/page/transport_v2_fr/media/documents/Charte_pieton.pdf

Compte tenu de la structure administrative de l'agglomération montréalaise et de la décentralisation des pouvoirs et compétences liés à la gestion de la circulation, on assiste de plus en plus à la **prolifération de mesures variées** d'un arrondissement à l'autre et d'une ville à l'autre sur notre île.

La complexité inhérente à la question du partage de la voie publique dans une perspective de changement de mentalités et de comportements commande plus que jamais un **encadrement des diverses pratiques** visant la sécurité et le confort du piéton dans l'agglomération montréalaise.

2. Étendue et objectif de l'étude publique du 17 octobre 2012

Dans le cadre de cette étude publique, première ronde d'un processus de consultation publique qui se poursuivra jusqu'au printemps 2013, il sera exclusivement question de la démarche d'analyse et de recherche de solutions envisagée par la direction des transports pour mener à terme le projet de révision des passages piétonniers.

La consultation publique reprendra ensuite en février 2013² avec l'examen public qui commencera par le dépôt d'un projet de plan d'action par la direction des transports, la réception des mémoires des citoyens et diverses organisations et se terminera par le dépôt des recommandations de la commission au conseil municipal.

L'étude publique a pour objectifs de :

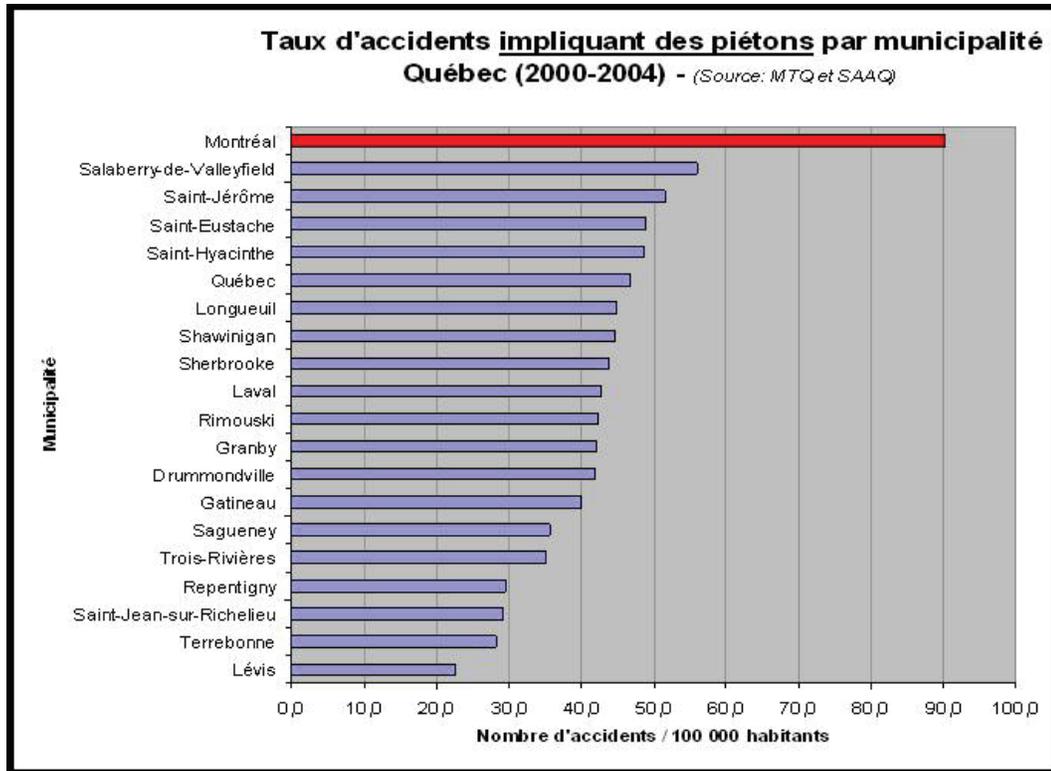
- Présenter aux citoyens la démarche d'analyse et de recherche de solutions préconisée par la direction des transports pour la mise en œuvre du projet de révision des passages piétonniers à Montréal,
- Répondre à leurs interrogations et recevoir leurs suggestions concernant cette démarche.

3. Problématique

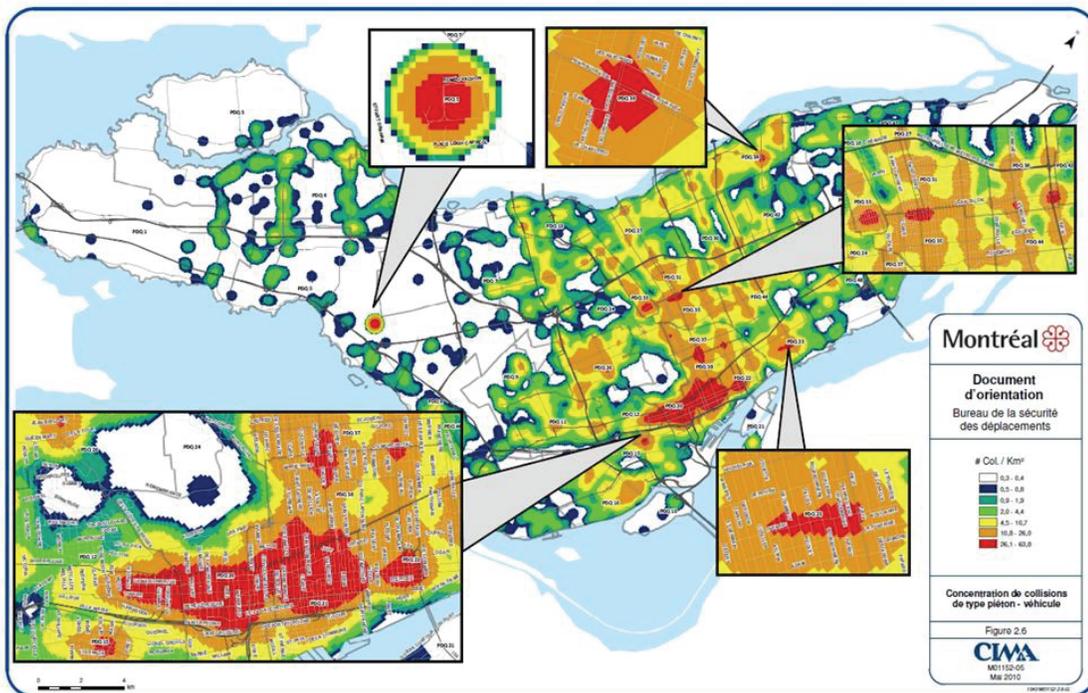
En toile de fond à la réflexion sur la traversée de la rue, la sécurité routière des piétons à Montréal a fait l'objet de plusieurs bilans et analyses par divers intervenants (Villes, arrondissements, Service de police de la Ville de Montréal, Direction de la santé publique...).

Les analyses effectuées dans le cadre de la table de concertation provinciale sur les piétons (2007) révélaient qu'à Montréal, le taux de collisions impliquant un piéton par 100 000 habitants s'élevait à près de 2 fois le taux moyen des villes québécoises.

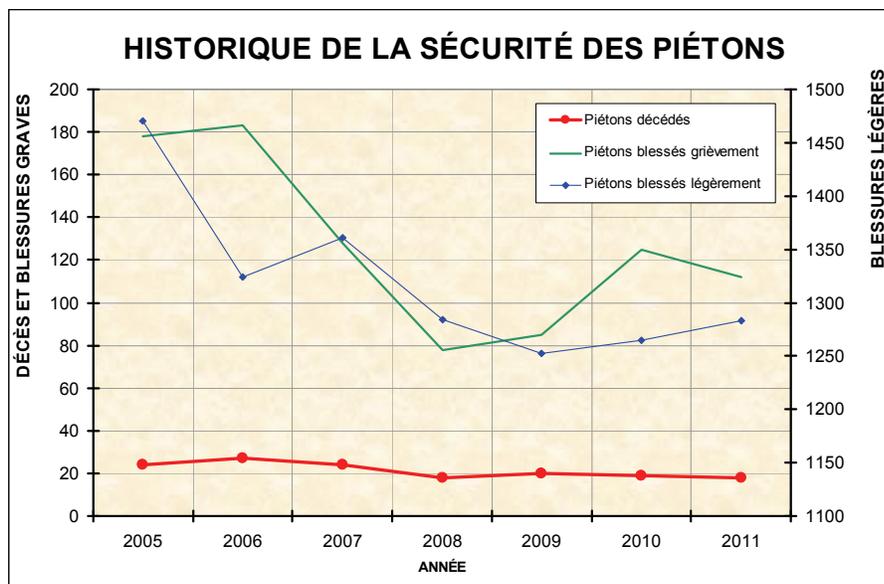
² Dates à confirmer par la Commission.



En examinant la distribution géographique des collisions impliquant des piétons survenues de 2003 à 2007, on constate que celles-ci surviennent surtout au centre-ville, près des stations de métro ; et en intersection.



L'historique des collisions impliquant des piétons indique une baisse constante entre 2005 et 2008, mais depuis, le bilan semble stagner.



En comparant les constats faits sur la période de 2003 à 2007 à ceux du bilan routier de 2011, en dépit des améliorations enregistrées, des préoccupations persistent, notamment :

- Le nombre de piétons victimes d'une collision routière demeure élevé (plus de 1400 en 2011),
- Les piétons représentent toujours près de la moitié des décès sur les routes municipales,
- Le groupe des personnes âgées de 65 ans et plus demeure le plus vulnérable (2/3 des piétons décédés en 2011 sur les routes municipales),
- 61 % des piétons décédés en 2011 suite à une collision ont commis une infraction au Code de la sécurité routière.

Compte tenu de la **nouvelle vision** dictée par la Charte du piéton et par le Plan de transport à l'effet de **ramener la priorité des personnes au premier plan**, avant celle des véhicules, et face à la stagnation du bilan routier des piétons, il est désormais nécessaire d'approfondir davantage le diagnostic afin de mieux comprendre les besoins des piétons et d'identifier les lacunes de notre système de déplacement à cet égard.

En d'autres mots, afin de bien entamer la phase de recherche de solutions pour améliorer la sécurité et le confort des piétons lors de la traversée de la rue, il nous faudra d'abord élaborer une **définition plus précise du problème**.

4. Attentes des piétons

Les attentes des piétons lors de la traversée de la rue ne peuvent être dissociées de l'ensemble de l'expérience de déplacement à pied entre un point de départ et un point de destination.

Durant l'intégralité de son cheminement, le piéton aspire autant à sa **sécurité**, c'est-à-dire son intégrité physique, qu'à son **confort**, notamment en ce qui concerne la prise en compte de ses limitations et sa vulnérabilité, et qu'à la **connectivité** et la **continuité** de son itinéraire.

C'est la conjonction de ces 4 éléments qui constituera une **expérience agréable** qui lui procure suffisamment de **plaisir** pour qu'il se déplace davantage à pied.

Pour que la marche soit une expérience agréable dans notre agglomération et qu'elle constitue un **mode de déplacement de choix** pour les résidents et les visiteurs, nous devons offrir au piéton, des conditions conviviales à toutes les étapes de son déplacement. Pour ce faire, une **approche globale et systémique** du déplacement est nécessaire.

5. Objectif de la révision des passages piétonniers

Améliorer la **sécurité** et le **confort** de **tous** les piétons lors de la traversée de la rue aussi bien **aux carrefours** qu'**ailleurs**.

6. Recherche de solutions

Il est important de noter qu'à la base, toute mesure visant l'amélioration du confort et de la sécurité des piétons, repose sur un **choix fondamental** quant à la gestion du **partage de la voie publique**, notamment en ce qui a trait au niveau de contrôle et de protection qu'on choisit d'appliquer.

Étant donné que les besoins et attentes des divers usagers qui aspirent au droit de passage à un même endroit et au même moment sont constamment en compétition, peut importe le choix fondamental retenu, il engendrera des avantages et/ou des inconvénients pour chacun d'entre eux. **Le défi est alors de déterminer la solution qui répond le mieux aux priorités correspondant aux attentes de la majorité des usagers.**

Inspirée des **bonnes pratiques** déjà éprouvées et faisant aussi place à l'**innovation**, la recherche de solutions tiendra compte de la **consultation** de l'ensemble des partenaires interpellés par la sécurité et le confort des piétons dans notre agglomération, afin d'en assurer un **déploiement harmonieux** à travers le territoire montréalais.

Les recommandations formulées par le passé en marge de divers travaux, dont notamment ceux de la **Table de concertation provinciale sur les piétons**, seront prises en considération et intégrées, lorsque jugées encore d'actualité et pertinentes, de manière structurée aux solutions envisagées pour la révision systématique des passages piétonniers à Montréal.

Les solutions envisagées toucheront aussi bien l'**aménagement** de la voie publique, la **réglementation** de la circulation, que l'**éducation** de l'ensemble des usagers de la voie publique (Approche 3E, «Engineering, Enforcement, Education»).

À titre indicatif, la recherche de solutions pour l'amélioration de la sécurité et du confort des piétons touchera, sans y être limitée, les volets suivants :

6.1 Convivialité et lisibilité de l'aménagement :

- Géométrie : îlots et refuges, dimensions des passages, courbure des coins de rues, dégagement des intersections, continuité des chemins piétons...



- Maintenance : déneigement et déglçage, nettoyage, drainage, réparations...



- Signalisation et contrôle des passages piétonniers : marquage, panneaux, feux de circulation, feux piétons et décompte numérique, brigadiers scolaires...



6.2 Visibilité réciproque des usagers :

- Éclairage
- Dégagement des coins de rues
- Etc.



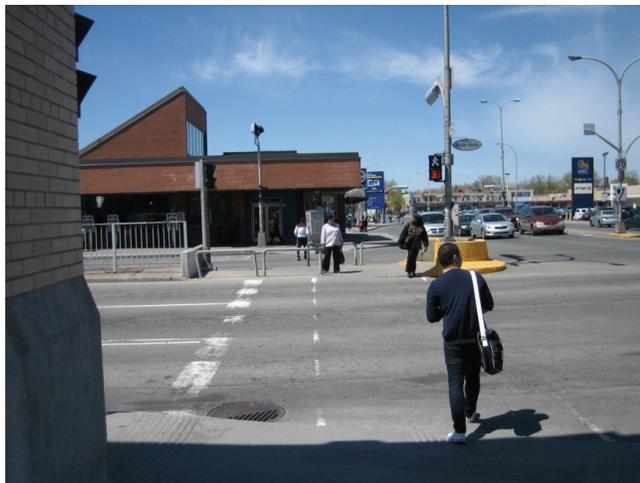
6.3 Mesures d'apaisement de la circulation véhiculaire :

- Ralentisseurs, balises à mi-traverse, saillies de trottoirs, stèles d'affichage de la vitesse pratiquée par les véhicules, chicanes...



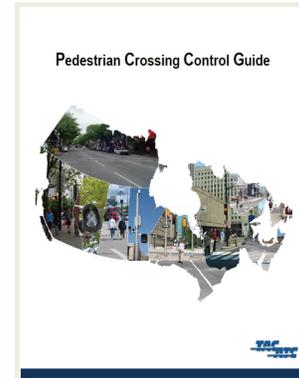
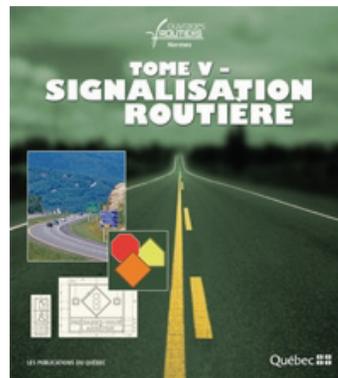
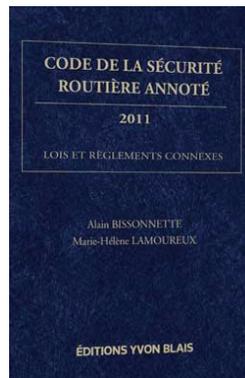
6.4 Mesures d'intégration et d'inclusion

- Arrêts de transport collectif, continuité et connectivité du réseau de marche, accessibilité universelle, modalités de partage de la rue entre piétons et autres usagers de la voie publique...



6.5 Mesures législatives et normatives :

- Code de la sécurité routière,
- Réglementation municipale,
- Normes sur les ouvrages routières : Tome V sur la signalisation routière...
- Règles de l'art : guides de bonnes pratiques, expériences d'autres villes et pays, recherche et développement...



6.6 Changement des comportements :

- Contrôle policier et sanction :
 - Intervention auprès de divers groupes d'utilisateurs : piétons, conducteurs, cyclistes...
 - Interventions ciblant diverses causes de collisions : vitesse, respect de la priorité, facultés affaiblies, distraction au volant, respect du Code de la sécurité routière...



Source : <http://www.spvm.qc.ca>

- 6.7 Éducation, information et sensibilisation :
 - Campagnes d'information et de sensibilisation,
 - Campagnes et outils d'éducation et de formation
 - Actions ciblant divers groupes d'utilisateurs (écoliers, aînés, piétons, conducteurs, cyclistes, public en général...)



Source : <http://www.spvm.qc.ca>



Source : <http://www.spvm.qc.ca>

- 6.8 Formation
 - Documents à caractère pédagogique,
 - Animations de groupes...

6.7 Leadership politique et mesures de planification :

- Engagement politique (stratégies, plans...)
- Engagement financier
- Pérennisation des actions en faveur de la marche à pied
- Soutien à la recherche et développement de solutions innovatrices

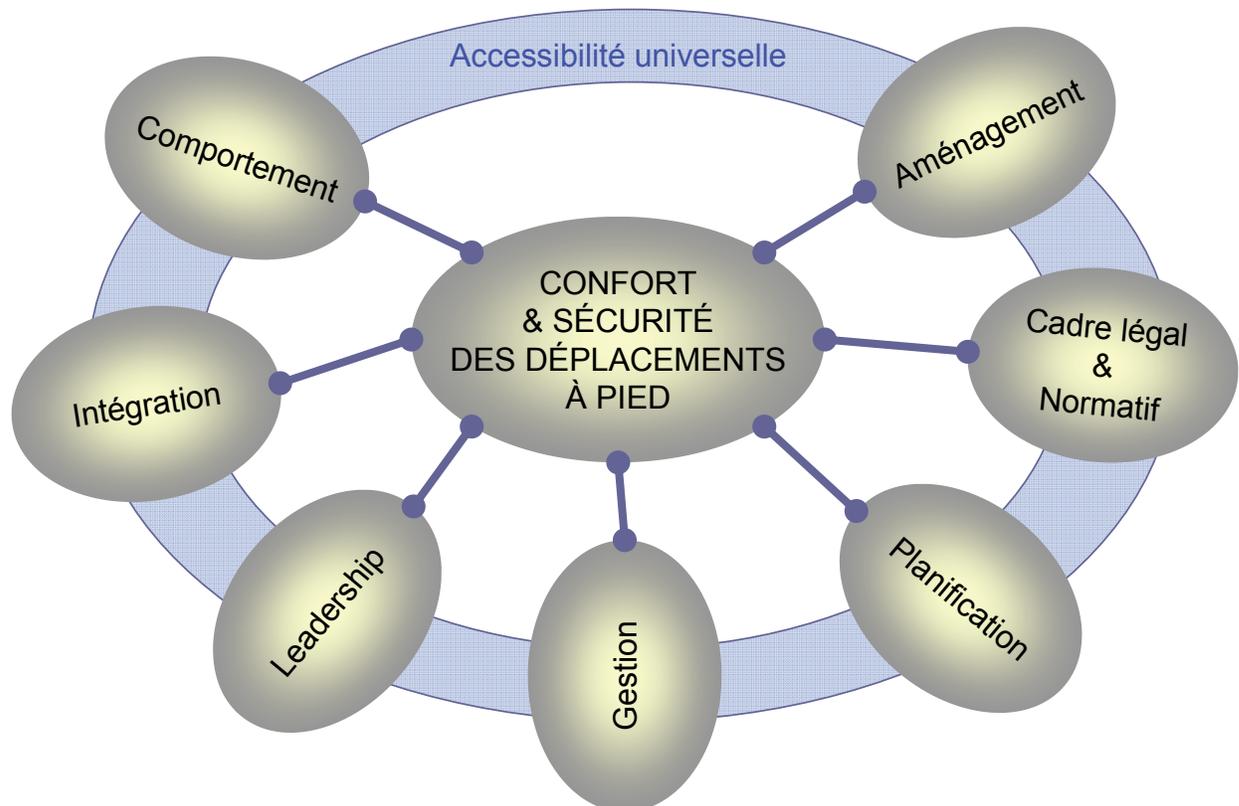
6.8 Action sur la gestion :

- Système de données
- Cadre de suivi-évaluation
- Outils et méthodes de travail
- Exploitation du réseau en temps normal et en situation d'urgences

6.9 Place à l'innovation

- Veille technologique et évaluation des innovations les plus prometteuses

L'étendue du problème et les champs potentiels d'action peuvent être résumés par la figure suivante :



7. Identification des intervenants

Pour la mise en œuvre de ce projet, la direction des transports fait le choix d'une approche participative et travaillera aux côtés de plusieurs intervenants, dont :

- Autres services et directions de la Ville de Montréal,
- SPVM : partenaire de premier plan en sécurité routière : en charge de la Table de concertation provinciale sur les Piétons (rapport déposé en juin 2007),
- DSP (Direction de la santé publique) : dispose de données sur les accidents corporels impliquant des piétons (transport ambulancier par Urgences-santé),
- MTQ : Considérations légales et normatives (Code de la sécurité routière (CSR) ; Normes sur les ouvrages routiers (Tome V – Signalisation, ...)),
- Vélo Québec : auteur d'un guide technique sur les aménagements en faveur des piétons et des cyclistes,
- Autres services d'urgence (pompiers + ambulanciers),
- Opérateurs de services de transport en commun (STM, AMT, ...),
- Arrondissements de la Ville de Montréal + Villes reconstituées : gestionnaires des réseaux locaux,
- Milieu de la recherche scientifique (universités et autres),
- Grand public (milieu associatif et autres organisations, citoyens...).

8. Aperçu de la démarche préconisée pour la réalisation du projet

