

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



DOCUMENT DE CONSULTATION

Examen public du 10 avril 2013

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)

Mars 2013

TABLE DES MATIÈRES

1. MISE EN CONTEXTE	1
2. ÉTENDUE ET OBJECTIF DE L'EXAMEN PUBLIC	2
3. PRINCIPAUX RÉSULTATS DE L'ANALYSE DES COLLISIONS VÉHICULE-PIÉTON	3
3.1 QUAND ?	3
3.2 QUI ?	3
3.3 OÙ ?	4
3.4 COMMENT ?	4
4. PRINCIPAUX RÉSULTATS DU SONDAGE D'OPINION	7
6. PISTES D'INTERVENTION.....	7
7. CONCERTATION ET PISTES DE COLLABORATION.....	8
8. CADRE DE MISE EN ŒUVRE	8

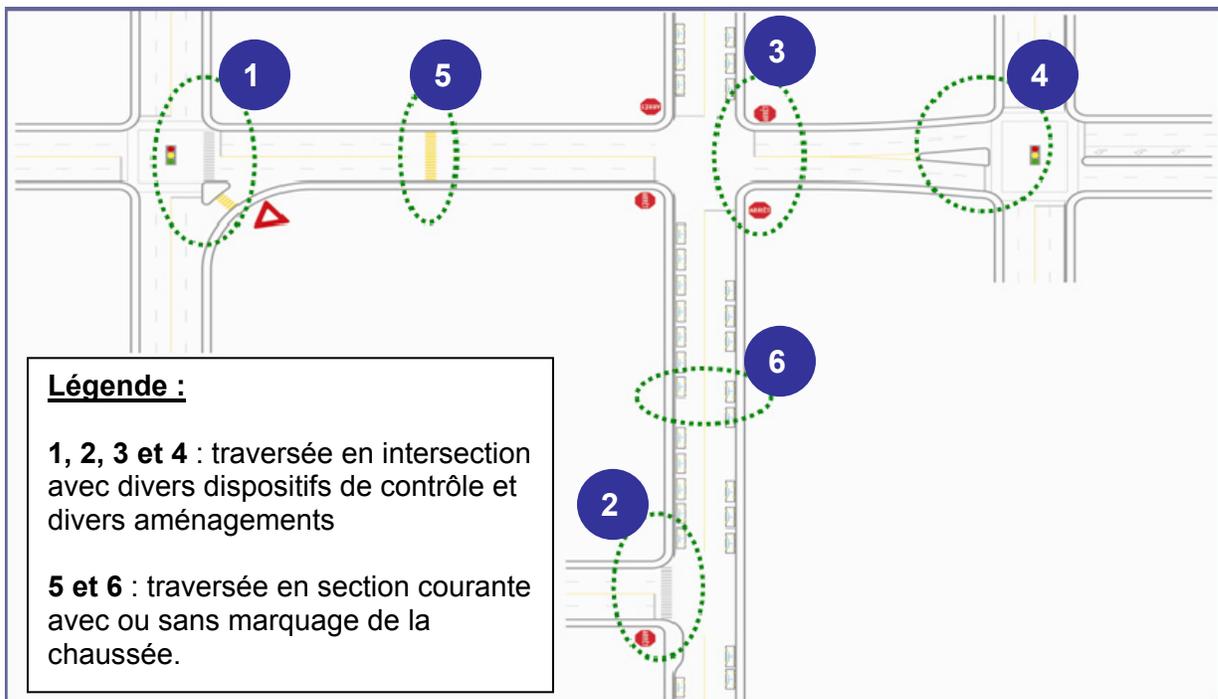
1. Mise en contexte

Le 17 octobre 2012, la Commission sur le transport et les travaux publics de la Ville de Montréal (la Commission) avait tenu une étude publique à l'Hôtel de Ville lors de laquelle, le service des infrastructures, des transports et de l'environnement (SITE), représenté par la Direction des transports, avait exposé la démarche préconisée pour l'analyse et la recherche de solutions visant à améliorer la sécurité et le confort des piétons à Montréal.

La séance publique fut alors l'occasion d'informer les citoyens sur le projet de révision des passages piétonniers lancé par la Direction des transports dans le cadre de la mise en œuvre du Plan de transport et d'expliquer l'arrimage avec la consultation publique lancée par la Commission.

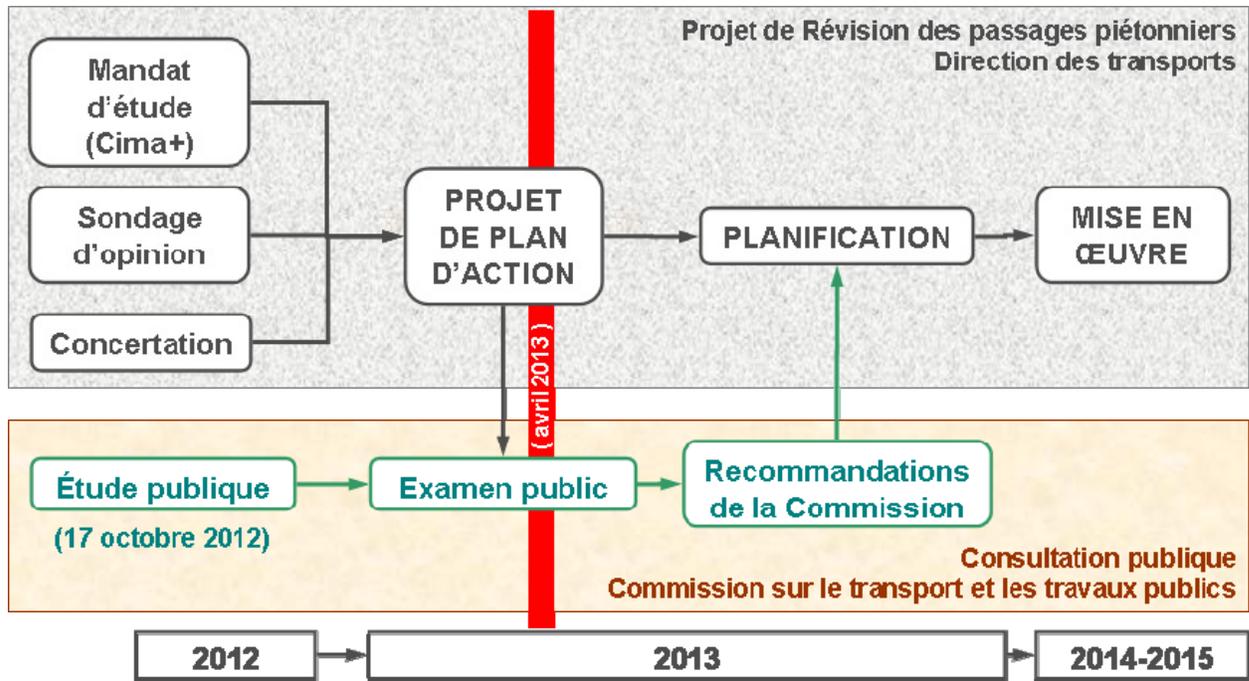
Rappelons que le projet de révision des passages piétonniers à Montréal a pour objectif d'**améliorer la sécurité et le confort de tous les piétons lors de la traversée de la rue** aussi bien en intersection qu'en section courante (entre deux intersections). La figure 1 ci-dessous illustre divers contextes de traversée de la rue considérés dans le cadre du projet de susmentionné.

Figure 1 : Contextes de traversée de la rue



La démarche d'analyse et de détermination des pistes d'intervention s'intègre à la consultation publique comme résumé à la figure 2, ci-dessous :

Figure 2 : Démarche préconisée



L'examen public sera l'occasion de présenter aux citoyens les pistes d'intervention que la Direction des transports a dégagées à la suite de l'analyse des collisions, du sondage d'opinion sur le sentiment de sécurité chez les piétons montréalais, de la revue des bonnes pratiques dans diverses villes du monde, ainsi que de la concertation en cours avec divers professionnels intéressés par la sécurité et le confort des piétons.

Précisons que l'analyse des collisions véhicule-piéton et la revue de bonnes pratiques en matière de sécurité et de confort des piétons ont été confiées à la firme de génie-conseil Cima+ et le sondage d'opinion à la firme Leger Marketing.

La Division sécurité et aménagement du réseau artériel, de la Direction des transports, est responsable du projet de révision des passages piétonniers et mène à ce titre, la concertation avec les principaux intervenants concernés par ce dossier.

2. Étendue et objectif de l'examen public

L'examen public constitue la deuxième ronde du processus de consultation publique lancé le 17 octobre 2012 dans le but d'identifier des pistes d'intervention pour améliorer la sécurité et le confort du piéton lors de la traversée de la rue à Montréal.

Dans un premier temps, la Direction des transports présentera un projet de plan d'action, ensuite, les citoyens et les organisations pourront déposer des mémoires sur le sujet de la consultation. Enfin, la Commission déposera ses recommandations au Conseil municipal.

Au total, cinq séances publiques auront lieu selon un calendrier annoncé préalablement par la Commission. Les citoyens pourront présenter et déposer des mémoires sur le sujet de la consultation en plus de poser leurs questions éventuelles à la Commission et aux professionnels de la Direction des transports.

3. Principaux résultats de l'analyse des collisions véhicule-piéton

Aux fins d'analyse, les collisions ayant fait l'objet d'un rapport d'accident par le service de police de la Ville de Montréal (SPVM) et survenues au cours d'une période de cinq ans (2007 à 2011) ont été considérées.

Ainsi, l'analyse porte sur 6644 collisions ayant impliqué un véhicule motorisé et un piéton sur le réseau municipal de l'île de Montréal.

L'analyse a tenté de répondre aux quatre questions habituelles : Quand?, Qui?, Où?, et Comment ?

3.1 Quand ?

Pour répondre à cette question, l'analyse a permis d'examiner l'évolution annuelle des collisions véhicule-piéton ainsi que leur distribution sur diverses bases temporelles (saisonnière, mensuelle, journalière et horaire).

Les principaux constats découlant de l'analyse seront présentés par la Direction des transports lors de la prochaine séance publique. Les périodes les plus critiques en lien avec la fréquence ou la gravité des collisions seront identifiées.

3.2 Qui ?

Il s'agit ici de caractériser les parties impliquées dans une collision véhicule-piéton qu'il s'agisse du piéton, du conducteur, ou du type de véhicule.

L'implication des piétons et des conducteurs est analysée par rapport à la fréquence et à la gravité des collisions en fonction de diverses variables telles que l'âge, le sexe et le mode de marche (à pied, en fauteuil roulant ou autres aides à la mobilité, en trottinette, planche à roulettes...).

Les principaux constats qui seront présentés par la Direction des transports lors de la prochaine séance publique permettront d'orienter le choix de mesures destinées à toute partie surreprésentée dans les statistiques de collisions.

3.3 Où ?

La distribution spatiale des collisions est examinée sous divers angles incluant :

- Le découpage administratif du territoire en 34 entités (15 villes liées et 19 arrondissements de la Ville de Montréal),
- La classification hiérarchique des routes (artère, collectrice, locale),
- Les intersections (croisement de deux axes routiers ou plus),
- Les sections courantes (tronçons reliant deux intersections consécutives),
- La proximité de divers générateurs importants de déplacements à pied (stations de métro, écoles, parcs et terrains de jeu, résidences pour personnes âgées, pôles commerciaux...).

Lors des analyses, les collisions ont été spatialement associées aux intersections lorsqu'elles surviennent à l'intérieur d'un rayon de 30 mètres du croisement des rues qui la composent. Autrement, elles ont été associées aux sections courantes.

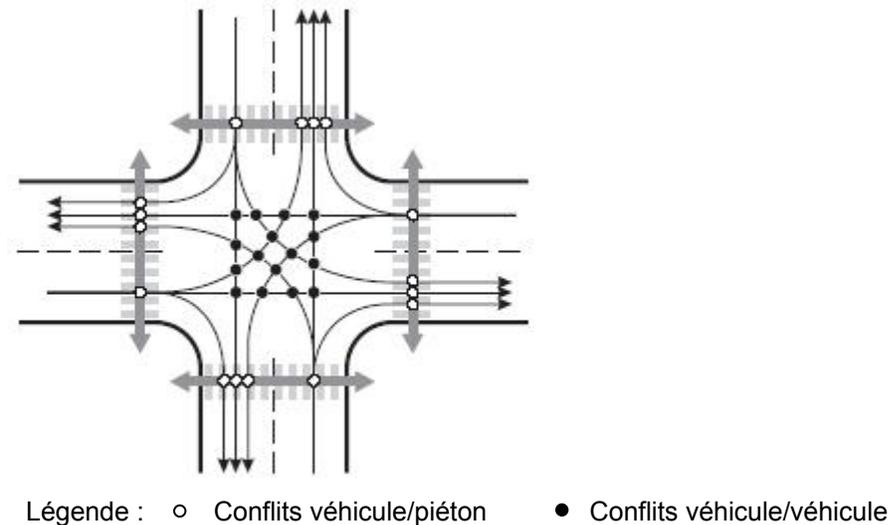
Lors de la prochaine séance publique, la Direction des transports dévoilera les principaux constats qui se dégagent de ses analyses par rapport à la concentration des collisions véhicule-piéton à certains endroits de l'île de Montréal. Des représentations cartographiques permettront une bonne visualisation de ces constats.

3.4 Comment ?

Une collision survient à un point de conflit entre les mouvements respectifs d'un véhicule motorisé et d'un piéton. Elle peut se produire dans divers contextes (figure 1) et selon le respect ou non du droit de passage respectif du piéton et du véhicule.

La figure ci-dessous illustre, à titre indicatif, les 16 points de conflits potentiels entre les véhicules et les piétons à une intersection à 4 branches.

Figure 3 : Conflits potentiels à une intersection à 4 branches



Source : *Pedestrian design at intersections, FHWA, 2006.*

Partant des points de conflits potentiels illustrés ci-dessus, il est possible de déterminer les scénarios menant potentiellement à des collisions, et ce, par le croisement des actions respectives des véhicules motorisés et des piétons sous diverses circonstances.

À titre indicatif, dans une étude de l'université Ryerson pour le compte de la Ville de Toronto, ce sont 26 scénarios potentiels différents qui ont été identifiés compte tenu de la réalité propre à cette ville (configuration du réseau routier et réglementation de circulation en vigueur).

L'analyse par scénario permet d'identifier les situations qui conduisent le plus fréquemment aux collisions véhicule-piéton. Celles-ci constituent les scénarios types qui orienteront une bonne partie des pistes d'intervention.

À la prochaine séance publique, la Direction des transports présentera les scénarios types prépondérants à Montréal.

Que ce soit en intersection ou en section courante, les scénarios types sont aussi caractérisés selon la démarche d'analyse habituelle (fréquence et gravité des collisions ; Quand ? Qui ? Où ? et facteurs contributifs).

Les figures ci-dessous illustrent quelques exemples de scénario de collision véhicule-piéton.

Figure 4 : scénario 1

Le véhicule effectue un virage à gauche à une intersection contrôlée par un feu de signalisation alors que le piéton traverse en ayant le droit de passage

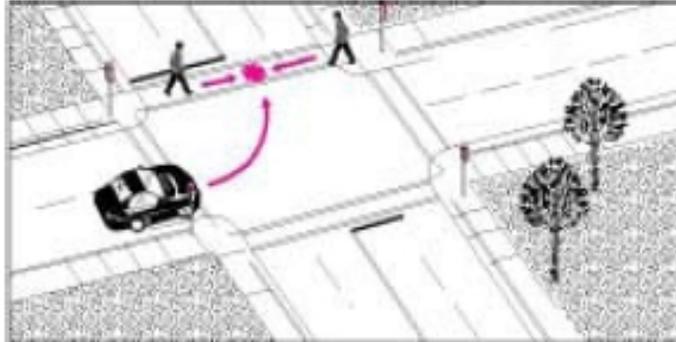


Figure 5 : scénario 2

Le véhicule circule tout droit à une intersection contrôlée par un feu de signalisation alors que le piéton traverse sans avoir le droit de passage

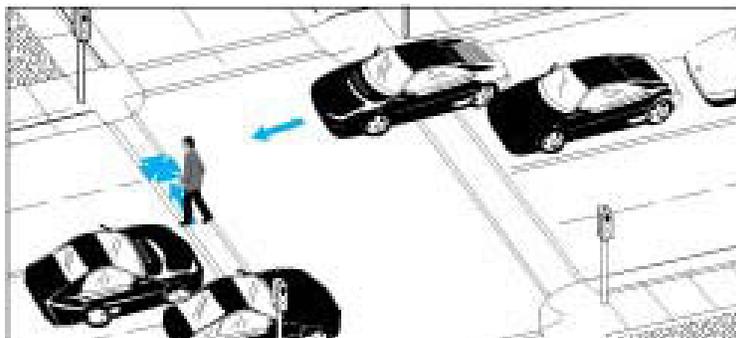
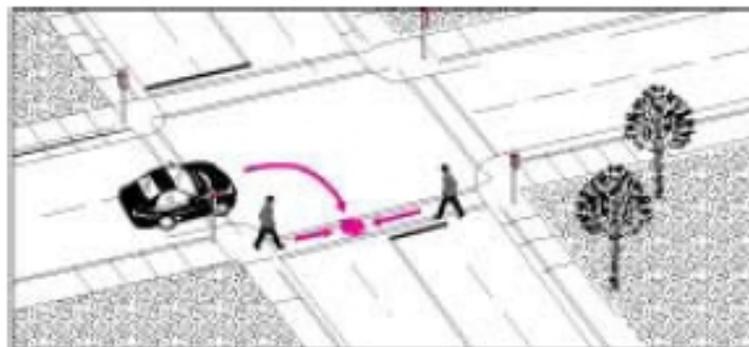


Figure 6 : scénario 3

Le véhicule effectue un virage à droite à une intersection contrôlée par un feu de signalisation alors que le piéton traverse en ayant le droit de passage



4. Principaux résultats du sondage d'opinion

Le sondage d'opinion avait pour objectif de se renseigner sur :

- Le sentiment de sécurité et le confort des piétons
- Leurs attentes et préférences / aménagement et contrôle
- Leurs comportements / partage de la voie publique

Des interviews téléphoniques ont été réalisées du 8 au 17 novembre 2012 par la firme Leger Marketing. L'échantillon était composé de 800 résident(e)s de Montréal âgé(e)s de 16 ans ou plus. La marge d'erreur maximale était donc de +/- 3,46%, 19 fois sur 20.

La Direction des transports présentera les principaux résultats et relèvera les principales préoccupations, notamment en ce qui concerne les comportements des usagers (piétons, cyclistes et conducteurs) et les méthodes de gestion et de contrôle de la circulation en vigueur.

6. Pistes d'intervention

Dans un souci d'efficacité, la détermination des mesures à mettre en œuvre pour améliorer la sécurité et/ou le confort des piétons lors de la traversée de la rue doit se faire en fonction d'objectifs de performance précis.

En général, ces objectifs sont les suivants :

- Réduire l'exposition des piétons,
- Améliorer la visibilité des piétons et des véhicules motorisés,
- Réduire la vitesse des véhicules motorisés,
- Renforcer le respect de la réglementation de circulation,
- Réduire le débit des véhicules motorisés,
- Améliorer l'accessibilité et la mobilité des piétons,
- Éliminer les comportements à risque par des mesures passives
- Améliorer l'esthétique de la rue pour encourager la marche.

Le choix des mesures d'intervention est un exercice exhaustif qui doit être mené de manière systématique pour chacun des constats découlant du diagnostic et du sondage d'opinion.

Cet exercice a été entamé par la Direction des transports et devra se poursuivre simultanément à la consultation publique en cours jusqu'à la couverture de tous les constats.

Lors de la prochaine séance publique, les pistes d'intervention qui seront présentées concernent :

- L'aménagement des passages piétonniers aux intersections et en sections courantes ;
- Les feux de signalisation, incluant le feu piéton et le décompte numérique ;
- Le marquage et la signalisation des passages piétonniers ;
- La géométrie routière et l'aménagement paysager ;
- La modération de la circulation routière ;
- Le système de données ;
- Le contrôle automatisé (radar photo) ;
- Le contrôle policier conventionnel ;
- Les campagnes de sensibilisation.

La Direction des transports fera aussi ses recommandations en ce qui concerne la priorisation des pistes d'interventions identifiées.

7. Concertation et pistes de collaboration

La concertation avec divers acteurs concernés par la traversée de la rue est en cours et les pistes de collaboration se précisent au fur et à mesure que la Direction des transports discute avec les différents acteurs. Une mise au point à ce sujet sera faite lors de la prochaine séance publique.

8. Cadre de mise en œuvre

La Direction des transports présentera sa vision d'un cadre de mise en œuvre qui lui permettra de s'inscrire le plus rapidement possible dans un mode d'action proactif. Elle abordera à cet effet la question organisationnelle (partage des compétences et responsabilités), le calendrier prévisionnel de réalisation, le financement, ainsi que le cadre de suivi-évaluation.