



LE TRANSPORT COLLECTIF : UNE SOLUTION DE MOBILITÉ DURABLE FAVORISANT LA SÉCURITÉ PIÉTONNE À MONTRÉAL

Mémoire présenté à la Commission sur le transport et les travaux publics dans le cadre de la consultation publique intitulée : *La traversée de la rue : Comment accroître la sécurité et le confort des piétons ?*

Mai 2013

Document préparé par la Direction exécutive - Planification,
marketing et communications.

Société de transport de Montréal
Mai 2013

INTRODUCTION

Présentation de la STM

La Société de transport de Montréal (STM) assure quelque 1,2 million de déplacements par jour. Elle emploie près de 9 500 personnes, dont la moitié travaille en contact direct avec la clientèle. En 2013, son budget s'élevait à 1,3 G\$ et la valeur de remplacement de ses actifs était estimée à plus de 14,5 G\$. Depuis plusieurs années, la gestion rigoureuse de la Société est reconnue notamment par la firme Moody's, qui lui accorde la cote de crédit Aa2, ce qui la place dans le peloton de tête des sociétés de transport en Amérique du Nord. Acteur incontournable dans le secteur des transports de personnes, la STM assure plus de 80 % des déplacements en transport collectif dans la région de Montréal et plus de 70 % de tous ceux qui sont effectués au Québec. En 2013, elle prévoit atteindre un achalandage de 418,6 millions de déplacements, ce qui représenterait une augmentation de près de 1,5 % par rapport à 2012.

Une vision de la mobilité urbaine résolument montréalaise

Au cours des dernières années, la STM a accru de manière significative son offre de service tant au niveau du métro (+ 31%)¹ que dans son réseau d'autobus (+ 29%)², grâce au financement conjoint du gouvernement du Québec, de l'agglomération de Montréal et de notre clientèle.

Cette croissance du transport collectif à Montréal s'est faite dans le cadre de la vision structurante du « cocktail transport », définie comme une forme mobilité urbaine combinant les différents modes de transport collectifs et actifs au sein d'une même offre cohérente, flexible et réellement concurrentielle par rapport à l'automobile personnelle. Par ses politiques (Plan de transport, Charte du piéton, etc.), ses actions et ses projets (le succès de Bixi en est un exemple probant) la Ville de Montréal s'est engagée activement dans cette vision partagée par la STM, qui positionne sa propre offre de service de transport collectif comme l'élément central de ce « cocktail transport ».

Dans la poursuite de cette vision, les enjeux de sécurité piétonne se voient donc intimement liés à ceux du transport collectif. Tous les clients du transport collectif sont d'abord et avant tout des piétons. Nous avons donc l'obligation que nos interventions favorisant les transports collectifs influent de manière positive sur la mobilité piétonne. Nous verrons d'ailleurs plus loin comment l'offre de transport collectif contribue concrètement à la sécurité des déplacements piétons à Montréal.

La sécurité routière : une priorité pour la STM

Avec une augmentation de 29% de l'offre de service bus de la STM entre 2006 et 2012, la présence des véhicules de la STM sur le réseau routier montréalais est de plus en plus importante, avec l'ajout de 29 lignes. Notre fréquence de passage s'est également accrue. Le parc de véhicules présent sur la route aux heures de pointe avoisine en effet les 1400 bus. Un tel développement de l'offre de la STM engendre d'importants défis, notamment en matière de sécurité routière.

Malgré une diminution de 6% du taux d'accidents par 100 000 véhicules-kilomètres parcourus au cours des six dernières années, une augmentation nette du nombre d'accidents avec blessés doit tout de même être soulignée.

Cette situation préoccupe grandement la STM et une importance primordiale est accordée aux questions de sécurité routière par nos équipes de recrutement, de la formation, de l'ingénierie, de la planification et de la livraison du service bus.

¹ Le nombre de kilomètres parcouru annuellement par le réseau du métro est passé de 59,84 M km en 2006 à 78,16 M km en 2012.

² Le nombre de kilomètres parcouru annuellement par le réseau de bus est passé de 69,79 M km en 2006 à 90,12 M km en 2012.

Ainsi, les trois grands piliers de la prévention des accidents avec blessés par la STM pour répondre à cette problématique sont les suivants : les comportements individuels, le design des véhicules et l'aménagement urbain.

Depuis 2009, la STM a donc revu et amélioré ses politiques d'embauche et de formation des nouveaux chauffeurs. Ceux-ci se voient tous offrir une formation de base de 22 jours, qui s'attarde notamment sur plusieurs aspects en lien avec la sécurité routière.

Au niveau d'abord des comportements individuels, rappelons que la STM renouvèle à chaque année la formation d'approximativement 350 chauffeurs, soit 10% de son personnel de conduite assigné au service de bus.

De plus, le programme SECURIBUS implanté pour la première fois en 2009 et renouvelé pour une phase II en 2011 a permis d'instaurer une véritable culture de sécurité routière, par une sensibilisation accrue du personnel et du monitoring de leurs performances dans le but de mettre en oeuvre les meilleures pratiques. Ce programme vise notamment à minimiser les risques de situations dangereuses en travaillant sur une meilleure compréhension des différents types de clientèles et des autres usagers de la route.

Plusieurs de ces programmes ont par ailleurs été reconnus par l'Association Américaine du Transport Public (APTA) lors d'une revue par les pairs (Bus Safety Management Program Audit and Peer Review) réalisée en 2012³. Ses recommandations permettront à la STM de poursuivre le développement des mesures portant sur la sécurité routière et d'en optimiser l'implantation de façon à continuellement réduire le nombre d'incidents impliquant son service de bus. La STM s'est également vue remettre par l'APTA, en mai 2013, le Gold Award dans la catégorie Bus Security pour son programme SECURIBUS.

SUIVI DU COMPORTEMENT DES CHAUFFEURS

En 2009, une équipe de chefs d'opérations a été mise sur pied afin d'évaluer, par des observations incognito, et de corriger au besoin les comportements des chauffeurs au volant de leur bus. Ce programme a été décrété « meilleure pratique de l'industrie » par l'APTA.

En 2012

843 évaluations de chauffeurs en période d'essai ont été effectuées

427 chauffeurs ont fait l'objet d'une évaluation suite à la demande d'un gestionnaire

1078 chauffeurs ont été évalués sur une base aléatoire

POUR UN TOTAL DE 2348 ÉVALUATIONS, SOIT PRÈS DE 70% DES CHAUFFEURS.

Aussi, plusieurs campagnes de sensibilisation destinées aux chauffeurs sont lancées périodiquement afin d'insister sur les comportements sécuritaires à adopter lors de la conduite d'un bus : port de la ceinture (en avril), attention aux piétons (en mai), présence des vélos (en juin), cellulaire au volant (en juillet), etc.

Du côté du design des véhicules, le service d'ingénierie de la STM est continuellement à la recherche de solutions pour améliorer le parc de véhicules afin d'assurer la sécurité tant des clients à bord des bus que des individus présents sur le réseau routier. À ce chapitre, soulignons les travaux de repositionnement des

³ New York MTA, Metro Los Angeles, Toronto TTC, Ottawa OC Transpo

miroirs d'autobus permettant de minimiser les angles morts générés par ceux-ci et d'éviter les collisions avec les piétons et cyclistes le long des trottoirs. Il en est de même pour le positionnement des supports à vélo sur les bus ainsi que pour celui des abribus aux intersections. L'installation de ces derniers tient compte de nombreux facteurs, dont le maintien d'un triangle de visibilité suffisant pour assurer la sécurité des piétons qui se trouvent à l'intersection.

Déjà, la STM travaille à aménager son réseau de bus de manière à assurer les conditions favorisant la sécurité piétonne. Les arrêts de bus sont d'ailleurs positionnés à proximité des intersections munis de feux de circulation, de panneaux d'arrêts ou de traverses piétonnes.

Aussi, la circulation autour des stations de métro est prévue de manière à éviter que la clientèle n'ait à traverser d'intersection.

Aussi, des aménagements novateurs comme ceux réalisés autour de la station de métro Laurier vont également dans le sens d'une meilleure sécurisation des déplacements piétons des clients du transport collectif.

Les recommandations de la STM en matière d'aménagement sécuritaire favorisant le transport collectif et les transports actifs sont d'ailleurs rassemblées au sein d'un guide d'aménagement que les services de la STM partagent avec leurs homologues des arrondissements et municipalités de l'Île de Montréal.

Le troisième grand volet d'intervention porte sur l'aménagement urbain. Cette compétence relevant des municipalités et arrondissements de l'Île de Montréal, le rôle de la STM à ce niveau repose sur une étroite collaboration entre ses services techniques et ceux des autorités municipales.

Le rôle de l'aménagement urbain dans la sécurité des déplacements n'est certes pas à négliger. Les effets d'un aménagement adéquat peuvent s'observer en tout temps, sur chaque individu, pour chaque mode et pour plusieurs années. C'est donc pourquoi la STM souhaiterait accroître la coordination entre l'implantation de nouvelles mesures d'aménagement et le développement de son réseau de surface (bus, bus articulés, minibus, taxis collectifs, navettes Or, transport adapté par minibus).

En partant du principe que la clientèle de la STM est piétonne ou cycliste à un moment ou l'autre de ses déplacements au sein de son réseau, nous croyons sincèrement à l'importance de la démarche entreprise par la Ville de Montréal. Toute intervention améliorant effectivement les conditions dans lesquelles les transports actifs peuvent être pratiqués est, par association, bénéfique aux usagers de la STM.

Plusieurs initiatives de la STM vont d'ailleurs dans ce sens (supports à vélo sur les bus, projet-pilote de voie réservée bus-vélos-taxis sur le boulevard Vial). De plus, dans le cadre des engagements pris par la STM en matière d'accessibilité universelle, la question du cheminement que le client doit effectuer avant, pendant et après son déplacement au sein de notre réseau fait partie des enjeux considérés par nos équipes. L'engagement de la STM dans les enjeux d'aménagement urbain se manifeste ainsi déjà de manière concrète.

C'est pourquoi nous souhaitons vivement participer au processus de réflexion entrepris par la Commission sur le transport et les travaux publics sur la thématique de la sécurité des déplacements piétonniers.

Dans les pages qui suivent, nous illustrerons d'abord, grâce aux résultats d'une étude réalisée conjointement par la STM et la Direction de santé publique de Montréal (DSP), comment le transport collectif exerce une influence positive et concrète sur la sécurisation des déplacements piétons.

Nous développerons dans un deuxième temps des propositions visant à mettre en œuvre une collaboration renouvelée entre la STM et la Ville de Montréal de manière à favoriser concrètement l'atteinte de nos objectifs communs d'une mobilité urbaine durable caractérisée par des déplacements actifs conviviaux et sécuritaires, jumelés à une offre de transport collectif fiable, performante, attrayante et compétitive.

LE TRANSPORT COLLECTIF AU COEUR D'UNE MOBILITÉ URBAINE DURABLE ET SÉCURITAIRE

Une offre complète de mobilité durable

Comme nous l'avons mentionné, la vision qui anime la STM et la Ville de Montréal combine activement les modes de transports collectifs et actifs au sein d'une même offre de mobilité durable. Bien au-delà d'un principe théorique, cette vision s'incarne concrètement par les habitudes de déplacement de nombreux Montréalais.

Ainsi, la marche avant et après le déplacement en bus ou encore au sein des stations de métro démontre que les usagers du transport collectif sont physiquement actifs lors de certaines portions de leurs déplacements (Besser & Dannenberg, 2005). En fait, deux déplacements en transports collectifs pourraient même générer près de 25 % de l'activité physique recommandée chaque jour (Morency, Demers, & Lapierre, 2007).

Maintes études démontrent par surcroît que la quantité d'activité physique générée par les chaînes de déplacement incluant le transport collectif est suffisante pour engendrer des bénéfices concrets sur la santé de ses utilisateurs. Ceux-ci se traduisent notamment par de plus faibles proportions d'usagers souffrant d'un excès de poids ou d'obésité par rapport à l'ensemble de la population (Lindström, 2008; MacDonald, Stokes, Cohen, Kofner, & Ridgeway, 2010; Ming Wen & Rissel, 2008) et à de plus faibles risques de maladies cardiovasculaires (Hamer & Chida, 2008).

Alors que ces conclusions sur les bienfaits du transport collectif sur la santé de ses usagers sont d'ores et déjà de notoriété publique, la STM et la DSP de Montréal se sont récemment intéressées aux effets des transports collectifs sur la sécurité des autres usagers du réseau routier, dont les piétons. Leurs conclusions sont présentées ici.

L'effet du transport collectif sur la sécurité des déplacements piétons

Partout sur la planète, il a été établi que le transport collectif est une alternative plus sécuritaire pour ses occupants que ne l'est l'automobile. Les ratios publiés indiquent que, selon l'indicateur observé, l'autobus serait de 4 à 23 fois plus sécuritaire que l'automobile à l'échelle de villes, de régions métropolitaines et de pays (ATSB, 2002; Beck, Dellinger, & O'Neil, 2007; Elvik, 2009; ETSC, 2003). La STM, en collaboration avec la DSP, s'est aussi intéressée au sujet en développant sa propre approche afin de comparer le risque de blessures associé à l'automobile et à l'autobus pour une dizaine d'axes importants de l'île de Montréal. Les résultats parlent d'eux-mêmes : le risque associé aux déplacements en bus de la STM est de 3 à 4,6 fois plus faible par kilomètre parcouru que le risque automobile selon la route analysée.

Dans le contexte du sujet intéressant la Commission, l'aspect le plus intéressant développé dans cette étude porte sur le risque, par kilomètre parcouru à bord d'une automobile et d'un autobus de la STM, d'être impliqué dans un accident avec piétons. Cette fois, les ratios calculés indiquent que **les taux de piétons blessés par kilomètre parcouru par les usagers des services de bus de la STM sont de 2,5 à 10,8 fois inférieurs aux taux calculés pour les automobilistes sur les mêmes routes.**

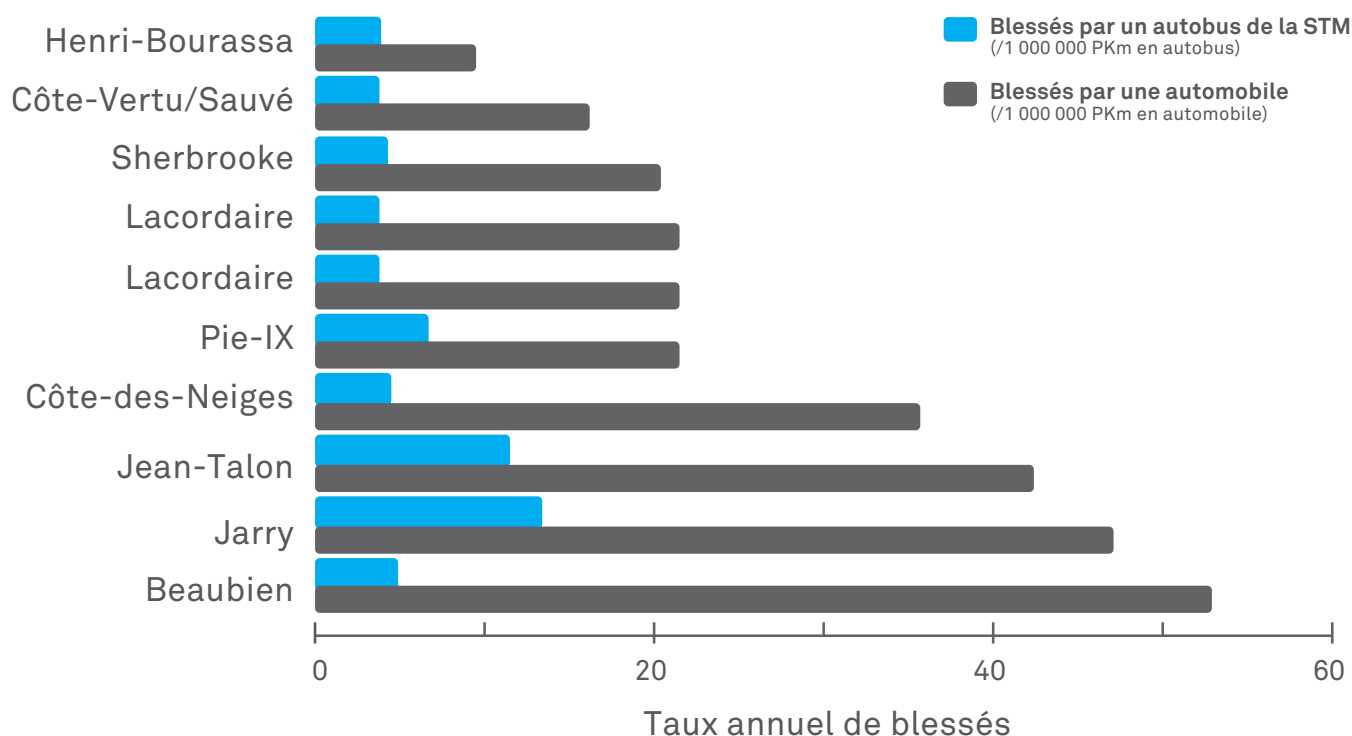


Figure 1. Taux de piétons blessés par une automobile et un autobus de la STM, 2001-2010

Autrement dit, en plus d'être plus sécuritaire que l'automobile pour ses occupants, les services de bus de la STM sont aussi plus sécuritaires pour les piétons, et ce, même après avoir considéré l'intensité d'utilisation de ces deux modes de transport.

APERÇU DE LA MÉTHODOLOGIE

DONNÉES :

1. Blessés : Rapports d'accidents policiers, SAAQ, 2001-2010
2. Achalandage automobile : Comptages aux intersections, Ville de Montréal, 2002-2010
3. Achalandage autobus : Montants et descendants aux arrêts d'autobus, STM, 2008

OBJECTIFS :

Comparer la sécurité des déplacements en automobile et en bus de la STM sur les routes montréalaises pour les occupants de ces véhicules, pour les piétons et pour les cyclistes.

RÉALISATION :

À l'aide des achalandages associés à l'automobile et au service d'autobus de la STM le long de dix routes montréalaises importantes, les profils de charge ont été calculés avant d'être transposés en passagers-kilomètres. Ces valeurs ont par la suite servi à calculer des taux de blessés tenant compte de l'intensité d'utilisation des modes.

Publication officielle à venir.

LA STM, PARTENAIRE DE LA VILLE DE MONTRÉAL DANS LA SÉCURISATION DES DÉPLACEMENTS PIÉTONNIERS

Les résultats présentés dans la section précédente démontrent clairement qu'une utilisation accrue du transport collectif et qu'un transfert modal de l'auto-solo vers les transports collectifs peuvent contribuer à la sécurisation des déplacements piétons sur l'Île de Montréal. Pour ce faire, un partage du réseau routier reflétant davantage les objectifs montréalais en matière de mobilité durable est souhaitable. L'implantation d'aménagements cohérents des rues, avenues et boulevards permettraient d'atteindre un nouvel équilibre entre les différents modes du cocktail transport.

Tel que présenté dans les documents de préparation à cette consultation publique, l'aménagement du réseau routier est une composante essentielle du processus de sécurisation des déplacements piétonniers. À cela, la STM souhaite ajouter que l'aménagement adéquat des réseaux est tout aussi important pour supporter la migration des habitudes de transport vers une mobilité durable et plus sécuritaire à grande échelle. Dans le cadre de cette consultation, la Société présente trois recommandations.

1. Adopter une approche par corridor en matière de réaménagement du réseau routier

La stratégie actuellement proposée dans les documents de présentation de cette consultation publique consiste à cibler un certain nombre d'intersections où, entre 2007 et 2011, un grand nombre de collisions impliquant un ou plusieurs piétons ont été recensées.

Considérant les liens étroits que nous avons établis dans la section précédente entre le mode de transport motorisé sur un axe donné et le nombre de piétons blessés dans des accidents routiers sur ce même axe, la STM propose plutôt à la Ville de cibler ses interventions dans une approche par corridor, plutôt que par point.

Une approche par corridor présente de nombreux avantages. Elle permet d'assurer une cohérence entre l'aménagement tout au long d'un axe avec la réglementation en vigueur. Les messages perçus par un automobiliste peuvent en effet s'avérer contradictoires lorsque ce dernier circule sur un large boulevard de quatre voies de circulation, où la limite de vitesse est de 50 km/h et où les traverses piétonnes sont rares et qu'il croise soudainement une intersection où des saillies de trottoir et une signalisation accordent une priorité sans équivoque au piéton. Le premier réflexe de l'automobiliste, une fois l'intersection en question franchie, sera d'accélérer rapidement pour reprendre la vitesse implicitement permise par le boulevard. L'efficacité de l'intervention risque ainsi de demeurer très limitée.

Plus que de simples interventions ponctuelles, la sécurisation des déplacements piétons doit donc passer par une révision de la vitesse générale et du type de mobilité souhaité sur les axes priorités. Dans cette perspective, un axe urbain où les aménagements favorisent la desserte en transport collectif, réduisent la vitesse moyenne des voitures et accordent une place enviable aux transports actifs réunirait trois composantes qui favorisent de façon globale la sécurité piétonne.

Les types d'aménagements envisagés (trottoirs larges, mesures préférentielles pour bus et taxis, traverses sécurisées aux intersections, etc.) constituent des vecteurs de revitalisation urbaine qui peuvent représenter des opportunités pour mettre en place des projets concertés d'aménagement entre la Ville et des partenaires du milieu.

2. Profiter de chaque projet d'infrastructure sur la voie publique pour favoriser la mobilité collective et active et accroître la sécurité de tous

Le réaménagement d'axes entiers n'est pas toujours réalisable à court terme compte tenu des coûts engendrés. La STM propose que dans le cadre de tous les projets impliquant une reconstruction d'infrastructures routières, la Ville en profite pour repenser systématiquement le partage de la route et les aménagements urbains de manière à y favoriser l'efficacité et la sécurité des déplacements en transport collectif et actif.

Une telle approche devrait également être mise de l'avant lors de la conception de projets de développements urbains. Les nouveaux quartiers en développement (ex. : Faubourg Pointe-aux-Prairies, Pierrefonds-Ouest, ancien Hippodrome, etc.) représentent des opportunités uniques de mettre en œuvre une vision de la ville caractérisée par une mobilité durable. Considérant l'étude déjà présentée démontrant que le service de bus de la STM est plus sécuritaire que l'automobile pour le piéton montréalais, la STM suggère donc l'intégration de composantes favorisant son développement dans tous les projets de réaménagement, de réfection et de développement du réseau routier.

Une telle approche serait bénéfique à plusieurs niveaux. D'abord, en améliorant l'efficacité du service offert, de tels aménagements contribueraient à améliorer la compétitivité du transport collectif par rapport à l'automobile. Ces aménagements sont essentiels pour encourager un transfert modal vers le bus; un mode qui génère naturellement moins de blessés (occupants, piétons et cyclistes) par kilomètre parcouru par ses usagers.

Rappelons que les voies réservées et les mesures prioritaires pour bus permettent d'accroître la fiabilité, la ponctualité, la prévisibilité, le confort et l'efficacité des déplacements par bus.

Parallèlement, une réduction des volumes de voitures, conjointement à quelques mesures d'aménagement tenant compte de ce nouveau partage de la route, contribuerait aussi à diminuer le nombre de piétons placés en situation dangereuse.

Il ne faut pas ménager non plus les aménagements urbains (largeurs de trottoir, places et placettes, traverses piétonnes, voies de garage pour bus, îlots, débarcadères, etc.) qui voient les stations de métro, de train et les terminus de bus. Ces lieux sont fréquentés quotidiennement par des dizaines de milliers de piétons. Ceux-ci montent et descendent des réseaux souterrain et de surface. Ils se rendent à leur destination finale à pied ou en vélo et leur cheminement doit être identifié et finement analysé pour proposer un cheminement le plus court possible, le moins semé d'embûches et de zones d'interaction non-sécurisées.

3. Impliquer activement la STM lors des projets de réaménagement et de développement du réseau routier

L'étude réalisée par la STM et la Direction de santé publique de Montréal le démontre : l'offre de service bus de la STM contribue directement à une meilleure sécurité des déplacements piétons à Montréal. Son développement constitue de ce fait une condition favorable à l'atteinte des objectifs de la Ville de Montréal en matière de sécurité piétonne. Ce constat implique donc la mise en place d'un mécanisme de collaboration directe entre celle-ci et la STM pour tout ce qui concerne l'aménagement des axes routiers.

Afin de développer une vision commune et concertée, de conjuguer de manière cohérente et complémentaire les aménagements favorisant la sécurité piétonne de même que ceux favorables au transport collectif, l'apport de la STM dans les réflexions relatives aux aménagements des axes routiers devient incontournable.

À ce sujet, plusieurs exemples d'aménagements réalisés dans le sens d'une meilleure sécurité piétonne et cycliste, tout en favorisant le transport collectif, ont vu le jour ces dernières années à Montréal.

Pensons d'abord à la révision de l'aménagement cyclable de la rue Saint-Urbain, où le fort débit de vélos, jumelé au mouvement des bus, a mené à une réflexion sur la mise en place d'un aménagement innovant et adapté aux particularités de ce secteur.

Tel qu'illustré sur les photos ci-contre, l'ajout d'un terre-plein a permis de sécuriser la bande cyclable en amont des intersections et de réduire les manœuvres de changement de voie des bus. À l'approche de l'arrêt, le bus demeure dans sa voie de circulation et les usagers n'ont qu'à traverser la bande cyclable pour se rendre sur le terre-plein et accéder au bus. En plus d'être pensé en fonction des piétons et des usagers du transport collectif, cet aménagement de la rue Saint-Urbain a pour effet de limiter grandement les mouvements potentiellement conflictuels entre les vélos et les bus.



Un même type d'aménagement a d'ailleurs été implanté sur le boulevard Des Trinitaires dans l'arrondissement du Sud-Ouest. Ici également, on constate que les saillies de trottoir aménagées afin de sécuriser la traversée piétonne ont été conçues de manière à éliminer les mouvements de changement de voie pour les bus aux arrêts.



Conclusion

C'est donc au niveau de ce type de réflexions et d'aménagements innovants que la STM souhaite intensifier sa collaboration avec la Ville de Montréal. L'efficacité d'un réseau de transport collectif étant largement tributaire des aménagements urbains avec lesquels celui-ci doit composer, la STM a identifié cet enjeu comme une priorité d'action.

En combinant l'expertise de la STM à celle de la Ville de Montréal en matière d'aménagement urbain, la STM est convaincue que la poursuite des objectifs communs de développement du réseau de transport collectif et d'amélioration de la convivialité et de la sécurité des déplacements piétons à Montréal s'en trouvera grandement avantagée.

Ces efforts ne limitent toutefois pas pour autant l'importance des campagnes de sensibilisation en faveur de comportements sécuritaires. La STM y consacre beaucoup d'énergie, tant auprès de ses chauffeurs que de ses usagers, et entend évidemment continuer en ce sens. Tous les autres partenaires doivent également y mettre du leur pour que le message perçu par les différents usagers de la route, en faveur de comportements favorisant des déplacements sécuritaires, soit sans équivoque.

SOMMAIRE DES ANALYSES ET RECOMMANDATIONS DE LA STM

Le développement du réseau de bus de la STM peut contribuer activement à la sécurisation des déplacements piétonniers

- Selon la route analysée, les taux de piétons blessés associés aux kilomètres parcourus par les usagers du réseau de bus sont de 2,5 à 10,8 fois inférieurs aux taux calculés pour l'automobile.

La STM propose d'adopter une approche de réaménagement par corridor de transport

- Une approche par corridor présente de nombreux avantages, dont celui d'assurer une cohérence dans l'aménagement d'un axe, et ce, tout au long de celui-ci;
- L'approche corridor offre l'opportunité de réaménager de grandes portions de réseau en conformité avec la vision et les objectifs de la Ville quant à la mobilité urbaine et aux comportements attendus de la part des différents usagers de la route;
- Les interventions ciblées par corridor représentent des opportunités de revitalisation urbaine pouvant susciter la collaboration de certains partenaires.

La STM propose d'intégrer des mesures d'aménagement favorisant les services de bus lors des projets d'infrastructures sur la voie publique

- La STM propose que dans le cadre de tous les projets impliquant une reconstruction ou le développement d'infrastructures sur l'emprise publique, la Ville en profite pour repenser systématiquement le partage de la voie et les aménagements urbains de manière à y favoriser l'efficacité et la sécurité des déplacements en transport collectif et actif;
- De tels aménagements contribueraient à améliorer la compétitivité du transport collectif par rapport à l'automobile, favorisant ainsi un mode qui génère naturellement moins de blessés (occupants, piétons et cyclistes) par kilomètre parcouru par ses usagers et qui est bénéfique pour la santé des Montréalais;

La STM souhaite vivement contribuer, en collaboration avec la Ville de Montréal, à l'amélioration des aménagements urbains

- Mettre en place un mécanisme de collaboration directe entre la Ville de Montréal et la STM pour toutes les questions touchant à l'aménagement des axes routiers et à la sécurisation des déplacements piétons.

En conclusion, et pour reprendre à notre façon les mots de Georges Amar⁴, une société de transport collectif doit se préoccuper de la sécurité et de la mobilité des piétons et des cyclistes, puisque ces derniers sont ses clients.

⁴ Amar, Georges. 2010. *Homo mobilis: le nouvel âge de la mobilité, éloge de la reliance*.

RÉFÉRENCES

Amar, Georges. (2010)

Homo mobilis: le nouvel âge de la mobilité, éloge de la reliance, FYP Editions, 228 pages.

ATSB. (2002).

Cross modal safety comparisons (ATSB Discussion Paper): Australian Transport Safety Bureau.

Beck, L. F., Dellinger, A. M., & O'Neil, M. E. (2007).

Motor vehicle crash injury rates by mode of travel, United States: using exposure-based methods to quantify differences. *American Journal of Epidemiology*, 166(2), 212-218.

Besser, L. M., & Dannenberg, A. L. (2005).

Walking to public transit: steps to help meet physical activity recommendations. *American journal of preventive medicine*, 29(4), 273-280.

Elvik, R. (2009).

The non-linearity of risk and the promotion of environmentally sustainable transport. *Accident Analysis & Prevention*, 41(4), 849-855.

ETSC. (2003).

Transport safety performance in the European Union: A Statistical Overview. Brussels: European Transport Safety Council.

Hamer, M., & Chida, Y. (2008).

Active commuting and cardiovascular risk: a meta-analytic review. *Preventive medicine*, 46(1), 9-13.

Lindström, M. (2008).

Means of transportation to work and overweight and obesity: a population-based study in southern Sweden. *Preventive medicine*, 46(1), 22-28.

MacDonald, J. M., Stokes, R. J., Cohen, D. A., Kofner, A., & Ridgeway, G. K. (2010).

The effect of light rail transit on body mass index and physical activity. *American journal of preventive medicine*, 39(2), 105-112.

Ming Wen, L., & Rissel, C. (2008).

Inverse associations between cycling to work, public transport, and overweight and obesity: findings from a population based study in Australia. *Preventive medicine*, 46(1), 29-32.

Morency, C., Demers, M., & Lapierre, L. (2007).

How many steps do you have in reserve?: thoughts and measures about a healthier way to travel. *Transportation Research Record: Journal of the Transportation Research Board*, 2002(1), 1-6.

