

TRAVERSÉE DE LA RUE À MONTRÉAL
COMMENT ACCROÎTRE LA SÉCURITÉ ET LE CONFORT DES PIÉTONS?
CONSULTATION PUBLIQUE DE LA COMMISSION SUR LE TRANSPORT ET LES TRAVAUX PUBLICS
21 MAI 2013

Anthony Frayne
76 Courcelette
Outremont, Montréal

Introduction

D'entrée de jeu, félicitations à la Commission sur le transport et les travaux publics pour tenir cette consultation publique sur un sujet si important pour tous les citoyens. Deuxièmement, félicitations aux arrondissements pour les diverses mesures déjà mises en place pour apaiser la circulation et rendre le piéton plus en sécurité et en confort. Mon impression personnelle est de me sentir moins menacé et moins agressé qu'avant par les autos, et les automobilistes me semblent plus courtois et disciplinés que par le passé.

Par contre, il faut avouer que le sentiment de sécurité et de confort lorsqu'on est piéton est maintenant menacé par la croissance du nombre de cyclistes, le comportement d'une minorité de ceux-ci, insouciants et peu respectueux des autres, et la politique de l'administration de Montréal de toujours promouvoir le vélo comme mode de transport, même aux dépens du piéton et de l'utilisateur de l'autobus.

Accorder la même priorité au piéton qu'au cycliste

Le vélo est merveilleux comme activité récréative et j'aime bien moi-même profiter de cette activité par une belle journée dans un environnement calme. Ceci dit, je remets en question la priorité accordée, depuis quelques années, au vélo comme mode de transport urbain pour tous les jours.

Bien que je suis en faveur de la promotion du transport actif, au cours des dernières années j'ai observé une politique en faveur du vélo qui me semble déséquilibrée. Poussé par un groupe de pression puissant et insatiable dans ses demandes, et une poursuite de rectitude politique, presque tout ce que demande ce 'lobby' passe sans question; le vélo et ses adeptes 'ne peuvent rien faire de mal'.

Le piéton doit continuer à vivre avec des trottoirs inadéquats ou mal entretenus. Il peut se faire frapper par un cycliste. Trop souvent le piéton est assujéti à un sentiment d'insécurité provoqué par des comportements indisciplinés de quelques cyclistes. Dans certains cas, notamment sur la piste cyclable sur Cote-Sainte-Catherine dont on parle plus loin, la cohabitation piéton-cycliste est franchement dangereuse.

Également, on remarque le service du transport en commun, complémentaire à la marche, est affecté négativement par la ruée vers le vélo : arrêts d'autobus enlevés ou rendus dangereux d'accès pour accommoder une piste réservée, voies réservées à l'autobus à partager avec

vélos, chauffeurs d'autobus stressés par le comportement inexpérimenté ou suicidaire de certains cyclistes.

En évaluant le rôle du vélo comme mode de transport urbain, il faut reconnaître les limites de son potentiel. Premièrement, le vélo est mal adapté à l'hiver montréalais, qui dans ce cas veut dire les cinq mois entre novembre et mars. Deuxièmement, l'usage du vélo est moins adapté aux enfants, aux aînés et aux handicapés, pour des raisons physiques et de sécurité évidentes.

La marche en revanche est une activité et un mode de transport qui possède toutes les vertus. Transport actif bon pour la santé, relaxant, peu coûteux, non polluant, peu congestionnant. Elle est en plus une activité accessible à la presque totalité de la population; seulement les très jeunes enfants, les personnes très âgées et ceux avec des handicaps physiques sévères ont des limites à cet égard. Elle est praticable dans toutes les températures, même lors des tempêtes de neige. Mais il me semble que l'administration fait peu pour **promouvoir** la marche, dans l'intérêt de tous.

De fait, selon les données disponibles, le vélo ne compte que pour 3 % des voyages quotidiens au travail, alors que la marche compte pour 10 % (sans compter la portion marche intégrée à un voyage par transport en commun)

Le document de consultation ne parle guère de l'enjeu du piéton-cycliste. On rapporte seulement que le nombre de collisions est infinitésimalement peu : 4 collisions piéton-cycliste sur un total de 6000 collisions, donc une proportion de moins de 1 %. Je conteste la validité de ce chiffre quand on parle de collisions vélo/piéton. Je suggère que de telles collisions souvent ne sont pas reportées comme telles, sont mal catégorisées et que les données ne sont pas à jour. On entend dire que les autorités reconnaissent des lacunes dans les chiffres disponibles; quand nous avons demandé des données à cet égard au chef du poste 24 de la SPVM à Outremont, (voir lettre du 1 octobre 2012 ci-jointe en annexe), il ne semblait pas capable de fournir un chiffre.

Quoi faire?

Dans ce contexte, où la promotion du vélo se fait parfois aux dépens de la sécurité et du confort des piétons, il me semble qu'il soit approprié et nécessaire de :

1. Tenir compte explicitement des inconvénients pour le piéton en évaluant des propositions en faveur du vélo, et trouver un juste équilibre entre les deux.
2. Développer une base de données complète et fiable sur les collisions piéton-cycliste

3. Exercer un contrôle réel et efficace sur le comportement des cyclistes. J'ai été ravi d'apprendre récemment que la police va surveiller davantage les cyclistes cet été, mais vite déçu en réalisant qu'il s'agit d'un exercice de relations publiques, soit l'ajout de huit policiers pour toute la Ville de Montréal (c.à.d. un par 200 000 personnes!).
4. Là où il y a des situations particulièrement problématiques, aménager les pistes cyclables pour apaiser la circulation par vélo. L'automobiliste fait face aux feux de circulation, aux dos d'âne, etc. Des mesures analogues, des demi-barrières connues sous l'appellation 'chicane', existent et seraient appropriées dans certains situations, notamment là où il y a beaucoup de piétons, des pentes ou des courbes.
5. Reconnaître que le vélo, à cause d'une minorité de ses adeptes, peut apporter son lot d'inconvénients dans une grande ville comme Montréal, et ne pas l'appuyer aveuglement par rectitude politique

Je vous remercie pour votre attention

Anthony Frayne

76 Ave. Courcellette,

Outremont, H2V 3A6

fraynes@sympatico.ca

Annexe : la piste cyclable sur Cote-Sainte-Catherine

Il y a des endroits où les inconvénients du vélo sont particulièrement frappants. Plus bas, nous reproduisons une correspondance avec les autorités de l'arrondissement d'Outremont concernant un tel endroit : là où la piste cycliste de Côte-Sainte-Catherine traverse l'Avenue Courcelette. L'endroit est vers la fin d'une longue descente à partir de l'ouest, ce qui implique des vitesses excessives de la part des cyclistes, et sur une courbe qui limite la visibilité pour piéton et cycliste. Il y a un arrêt d'autobus à cet endroit, dont l'accès oblige à traverser la piste. Nous sommes au courant de quelques collisions.

Afin de diminuer le risque d'accident, je trouve qu'il est primordial de mettre en place à cet endroit des mesures pour réduire considérablement la vitesse des vélos et ainsi rendre la marche ou l'utilisation du transport en commun moins risquée.

A cet égard, nous avons demandé la mise en place de 'chicanes' pour ralentir la vitesse de cyclistes descendant la pente. Comme réponse, nous avons appris que l'installation d'une chicane est considérée impensable; *'en raison du passage du balai, il est impossible d'installer des barrières aux intersections'*. Ça révèle bien de choses sur la vraie priorité accordée au piéton, surtout quand on est devant l'impératif du lobby du vélo.

Selon le Chef de police :

Nous intervenons auprès des cyclistes afin de les sensibiliser quant à leurs obligations notamment quant aux priorités de passage des piétons aux traverses piétonnières. Les policiers du poste de quartier 24 sont bien au fait des problématiques reliées à cette piste cyclable et émettent des constats d'infractions aux usagers non respectueux de la signalisation, qui n'accordent pas les priorités de passage et démontrent des comportements d'insouciance.

En quoi consiste cette sensibilisation des cyclistes? Quels efforts font les policiers? Même si je passe très souvent à cet endroit et je vois régulièrement des infractions de la part des cyclistes, je n'ai vu qu'une fois ou deux un contrôle policier aux intersections en question.

Ensuite nous avons répondu à ces lettres, en répétant la demande d'une chicane. Nous avons aussi posé les questions suivantes :

1. *Combien d'accidents impliquant des cyclistes ont été rapportés à la police depuis l'ouverture de la piste, par année et par catégorie suivante*

- a. *Impliquant un piéton (blessure grave ou blessure légère?)*
 - b. *Impliquant une automobile*
 - c. *Impliquant un autre cycliste*
2. *Combien de constats d'infraction ont été émis par la police à des cyclistes sur la piste, par année.*
3. *Pourquoi (raison physique, économique ou autre) le besoin de balayage rend impossible d'installer des barrières aux intersections? Comment cette impossibilité a-t-elle été contournée dans le cas des 'chicanes' sur les pentes de la piste du pont Jacques Cartier, ainsi que devant la nouvelle gare d'autobus à la station Lionel Groulx?*

Nous n'avons reçu aucune réponse : seulement un accusé de réception de la Mairesse d'Outremont, Marie Cinq-Mars, disant qu'elle référerait la lettre à monsieur Michel Bissonet, responsable du dossier transport au Comité exécutif de la Ville de Montréal.

Devrions-nous supposer que les données sur le nombre d'accidents impliquant piéton et cycliste sur la piste n'existent pas? Devrions-nous supposer qu'il n'y a pas eu de constats d'infraction donnés aux cyclistes? Devrions-nous supposer que les autorités municipales se trouvent incapables d'installer une *chicane* sur la piste, car la sécurité piétonnière passe en bas d'autres priorités?

Le 1er octobre 2012

Monsieur Daniel Fleury
Directeur, Service des travaux publics
1451 avenue Ducharme
Outremont, Québec
H2V 2E8

M. François Leblanc,
Chef du poste 24 de la SPVM
1435 avenue Van Horne
Outremont, Québec
H2V 1K9

Objet : Demande relative à la sécurité des piétons qui traversent la piste cyclable de Côte-Ste-Catherine

Messieurs

Nous vous écrivons suite à vos lettres du 22 juin et du 30 juillet 2012 sur le sujet en rubrique.

Il semble y avoir une reconnaissance de votre part quant au danger pour les piétons autour de la piste cyclable sur Côte Ste-Catherine. Selon M. François Leblanc, les policiers sont bien au fait des problématiques reliées à la piste cyclable. Nous reconnaissons les efforts déployés mentionnés dans vos lettres, telle l'installation des feux cyclistes et l'émission de constats d'infractions aux usagers non respectueux.

Nous applaudissons ces mesures, mais nous sommes loin d'être convaincus qu'elles sont suffisantes pour rectifier la situation. Nous doutons que la minorité significative de cyclistes irresponsables vont changer leur comportement à cause des feux installés ou de campagnes de sensibilisation.

Le danger est surtout élevé entre les intersections de l'Avenue Vincent d'Indy à l'Avenue Pagnuelo. Comme vous le savez, il y a une pente sur Côte Ste-Catherine qui se prête bien à la vitesse de la part de certains cyclistes. De plus, il y a une courbe qui réduit la visibilité pour cyclistes, piétons et automobilistes. Il y a des arrêts d'autobus, ce qui augmente le nombre de piétons traversant la piste. La somme de ces facteurs fait de cette section de la piste cyclable une zone potentiellement très dangereuse pour les piétons.

Bien que la plupart des cyclistes se comportent correctement, il y a une minorité significative qui est irresponsable. Certains vont très rapidement sur la pente, ce qui crée un grand danger pour le piéton inattentif ou regardant dans l'autre direction. Plusieurs cyclistes traversent sur les feux rouges (donc, feu vert pour le piéton) et certains sont irrespectueux ou même abusifs si un piéton traverse devant eux.

Étant donné le contexte, à notre avis la seule solution efficace sur la pente de la piste cyclable de Côte-Sainte-Catherine serait la mise en place d'un aménagement physique pour obliger les cyclistes à procéder lentement à certains endroits et à donner priorité aux piétons; de façon évidente, les feux et barres blanches ne suffisent pas.

Nous ne comprenons pas l'objection, apparemment incontournable, qui empêcherait l'installation de barrières physiques, de 'chicanes', aux intersections problématiques sur cette piste cyclable de Côte-Ste-Catherine. Dans votre lettre du 22 juin, M. Fleury écrit que, 'en raison du passage du balai, il est impossible d'installer des barrières aux intersections'. Comme vous le savez sûrement, une telle solution est appliquée sous la forme de 'chicane', sur les pentes de la piste cyclable du pont Jacques Cartier. Également, elle sera intégrée dans l'aménagement autour de la nouvelle gare d'autobus à la station Lionel Groulx.

Dans ce contexte, nous demandons vos réponses aux questions suivantes :

- 4. Combien d'accidents impliquant des cyclistes ont été rapportés à la police depuis l'ouverture de la piste, par année et par catégorie suivante*
 - a. Impliquant un piéton (blessure grave ou blessure légère?)*
 - b. Impliquant une automobile*
 - c. Impliquant un autre cycliste*
- 5. Combien de constats d'infraction ont été émis par la police à des cyclistes sur la piste, par année.*
- 6. Pourquoi (raison physique, économique ou autre) le besoin de balayage rend impossible d'installer des barrières aux intersections? Comment cette impossibilité a-t-elle été contournée dans le cas des 'chicanes' sur les pentes de la piste du pont Jacques Cartier, ainsi que devant la nouvelle gare d'autobus à la station Lionel Groulx?*
- 7. Quelle instance (Ville d'Outremont, Ville-centre) a la compétence d'installer des 'chicanes' sur la piste?*
- 8. Si c'est la Ville-centre qui a compétence, quels gestes concrets (nature, date) a faits la Ville d'Outremont pour lui proposer une solution telle des 'chicanes' sur la piste de Côte-Ste-Catherine? Quelle réponse ont donnée les autorités de la Ville-centre?*

Merci de votre attention. Des réponses rapides seraient évidemment appréciées.

*Hélène Robillard-Frayne et Anthony Frayne
76 ave. Courcellette, Outremont, H2V 3A6*