

Consultation publique

La traversée de la rue

Mémoire

par



l'Alliance des piétons et des cyclistes du sud-ouest de Montréal
21 mai 2013

Montréal, 20 mai 2013

Monsieur Luis Miranda
Maire de l'arrondissement d'Anjou
Président de la Commission sur le transport et les travaux publics

Objet : Mémoire sur la traversée de la rue par l'Alliance des piétons et des cyclistes du Sud-Ouest de Montréal

Depuis 2007, la Ville de Montréal s'est dotée d'un Plan de transport. Un de ses objectifs est de promouvoir le transport actif.

Afin d'augmenter la part modale des piétons, l'Alliance des piétons et des cyclistes croit qu'il faut améliorer le confort et la sécurité des piétons. Tant que ces derniers percevront que marcher sur certaines rues ou intersections est désagréable ou dangereux, le nombre de piétons n'augmentera pas sensiblement dans ces tronçons de rue ou parties de la ville.

Nous rappelons que lors d'une collision avec un véhicule les piétons et les cyclistes sont toujours les perdants. Nous croyons que la Ville de Montréal doit prendre les moyens pour améliorer le respect des piétons par les conducteurs de véhicules motorisés.

L'Alliance est une association de citoyens habitant le Sud-Ouest de l'île de Montréal qui milite pour des infrastructures de qualité pour les piétons et les cyclistes. L'Alliance et leurs membres individuels ont déjà présenté plusieurs mémoires lors de consultations publiques sur les enjeux des piétons, des cyclistes, de parcs et d'urbanisme dans le Sud-Ouest de Montréal.

Constat de la sécurité des piétons et des cyclistes

Bien que depuis quelques années nous percevons une amélioration du respect des piétons et des cyclistes, nous considérons que trop de conducteurs affichent une indifférence marquée pour la sécurité des piétons. Voici trois exemples dont les deux premiers sont en lien direct avec la présente consultation publique :

- Le non-respect des droits des piétons aux "traverses piétonnières" par les conducteurs.
- Le manque de visibilité aux intersections et le manque de courtoisie ou d'indifférence des conducteurs de véhicules envers les piétons et cyclistes aux intersections où il n'y a aucun marquage ou panneau de signalisation.

- L'absence de l'application d'un corridor de sécurité par les conducteurs de véhicules lorsqu'une personne ou un cycliste est sur la chaussée. À Montréal, il est pratique courante de voir des voitures frôler des gens ou des cyclistes sur les rues.

Message de l'administration municipale

Nous considérons que le comportement de bien des conducteurs montréalais est inacceptable et que, malgré les campagnes de sensibilisation, le changement de mentalité pour le respect de la vie des piétons est bien trop lent. Le nombre de blessés et de décès ne comptabilise pas les gestes d'incivilité que les conducteurs font subir aux piétons et cyclistes.

Le nombre de «Near misses» et le nombre quotidien d'incidents dangereux sans conséquence sur l'intégrité physique des piétons et des cyclistes ne font pas partie des statistiques des policiers. Ce sont ces nombreux événements qui font que les piétons et cyclistes réalisent que leur place n'est pas sur la rue ou du moins sur certains tronçons de trottoirs, rue ou intersections.

Nous constatons que la visibilité aux intersections et aux passages piétonniers à mi-bloc sont souvent obstrués par des véhicules garés. Pourtant plusieurs articles du Code de la route indiquent qu'il est interdit de stationner à moins de 5 mètres d'un arrêt, d'une ligne d'arrêt ou d'une traverse piétonnière. La plupart des citoyens de Montréal semblent ne pas connaître ce règlement, même les administrateurs de Stationnement Montréal ne le respectent pas lors d'implantation des cases de stationnements payants!

Le message sous-entendu de l'administration municipale est le suivant, nous **«ne sommes pas obligés, comme conducteur, de respecter tous les articles du Code»**.

À qui appartient la rue?

Nous croyons que la définition des usages de la rue doit être repensée. Entre 1950 et de nos jours, une lente érosion de la place des piétons et cyclistes a été notée sur nos artères et rues résidentielles. Aujourd'hui, l'automobile occupe toute la place et les enfants qui jouaient autrefois sur les rues résidentielles ont été définitivement chassés.

Au milieu des années quatre-vingt-dix, pour *«favoriser les citoyens afin qu'ils ne soient plus obligés de déplacer leur voiture quatre fois semaine»*, plusieurs arrondissements ont enlevé l'interdiction de stationner pendant le jour entre 9h00 et 17h00.

Auparavant, les citoyens n'avaient pas le droit de stationner le mardi et le jeudi d'un côté de la rue, et le lundi et le vendredi de l'autre côté. Ceux qui n'utilisaient pas leurs voitures pour le travail devaient donc déplacer leurs voitures quatre jours semaines.

Depuis ce changement d'horaire, qui est rendu dans le Sud-Ouest à trois heures par semaine et par côté de la rue, nous observons les changements suivants :

- Les rues sont constamment remplies d'automobiles garées, suite à l'augmentation de l'offre de stationnement offerte.
- Autrefois avec la période d'interdiction de stationnement de 4 jours semaines sur un côté de la rue sur les rues résidentielles entre 9h00 et 17h00, les enfants pouvaient jouer sur ces rues et les cyclistes avaient droit à des bandes cyclables informelles lors de l'interdiction de stationnement. En l'espace de quelques années, les enfants qui jouaient sur les rues ont disparu.

Vers un nouveau partage de la rue

Depuis quelques années, les cyclistes font un retour en force grâce à la mise en place d'infrastructure cyclable et de la redécouverte de ce moyen de transport actif efficace et économique.

Nous observons que, sur le territoire de l'ancienne ville de Montréal, la place aux piétons sur les rues et aux intersections est en train de se redéfinir. Nous constatons que les comportements des automobilistes se sont améliorés un peu et que les piétons respectent un mieux le Code de la route aux intersections.

Ainsi, depuis que les arrondissements Verdun et du Sud-Ouest ont installé des affiches avec le symbole du marteau judiciaire aux traverses piétonnières (avec un rappel du montant de 100\$), nous constatons qu'il y a une nette amélioration du respect des piétons à ces traverses.

Toutefois, considérant qu'il y a plus de piétons qu'il y a quinze ans, le nombre d'accidents avec des piétons se maintient. Nous avons *l'impression* que les conflits piétons/automobiles progressent en nombre de par le plus grand nombre de piétons et cyclistes sur la chaussée.

Nous sommes partisans des campagnes d'éducation, de communication et de mise en application du Code de la route, mais nous constatons que le problème sur la sécurité et la place aux piétons et les cyclistes sur nos rues se poursuit.

Nous croyons que la primauté de la vie humaine doit être considérée avant tout.

Nous croyons que l'administration municipale doit montrer l'exemple et indiquer clairement que les piétons et les cyclistes sont prioritaires sur la chaussée, peu importe l'endroit et la raison qu'ils y sont.

Nous croyons que des mesures coercitives doivent maintenant être appliquées pour que la priorité des piétons soit respectée aux traverses piétonnières. Nous croyons que le Code de la route soit appliqué pour l'ensemble des usagers de la route et bien entendu, les piétons et cyclistes devront eux aussi apprendre à respecter le Code.

Recommandations

Voici les recommandations que l'Alliance des piétons et des cyclistes du Sud-Ouest de Montréal considère comme essentielles.

1- Dégagement des intersections

Nous croyons que les intersections devraient être dégagées en appliquant tout simplement le Code de la route. Nous croyons qu'il faudrait mettre en place une campagne de sensibilisation et éventuellement donner des contraventions. Nous recommandons que les mesures pour dégager les intersections doivent être faites par les agents de stationnement.

Nous insistons sur le fait que Stationnement Montréal devra coopérer en enlevant les cases de stationnements illégaux pour que la campagne d'éducation soit cohérente.

2- Construction de saillies aux intersections

Il est souvent proposé de construction de saillies ou des avancées de trottoirs pour améliorer la visibilité et dégager les intersections.

L'Alliance croit que la première mesure à prendre pour dégager l'ensemble des intersections est d'appliquer le Code de la route. L'interdiction de stationner à moins de 5 mètres d'une intersection doit être mise en vigueur.

Comme deuxième mesure, nous pourrions faire du marquage avec des lignes jaunes sur le bord des trottoirs.

La ville pourrait aussi mettre des bacs à fleurs dans certaines intersections en prévoyant un aménagement floral qui n'obstrue pas trop la visibilité.

De par leurs coûts, nous recommandons que la construction de saillies soit faite comme une mesure exceptionnelle pour dégager les intersections, car les saillies coûtent cher à construire.

3- Interdiction de tourner au feu rouge

Selon l'Alliance, l'interdiction sur l'île de Montréal de tourner à droite au feu rouge doit être maintenue à perpétuité. Selon la Santé publique, la permission de tourner à droite sur un feu rouge augmente les risques pour les piétons dans les municipalités québécoises qui l'ont instauré.

4- Respect des passages piétonniers

L'Alliance considère que l'application rigoureuse du Code de la route doit être faite pour permettre aux piétons de franchir les traverses piétonnières en toute sécurité. Nous croyons que les campagnes de sensibilisations pour les traverses piétonnières ont assez duré et que, malheureusement pour les Montréalais, nous sommes rendus à appliquer la phase de répression policière pour assurer le droit de passage des piétons.

5- Marquage de ligne d'arrêt en aval des passages piétonniers

Aux traverses piétonnières situées entre deux intersections l'Alliance recommande la mise en place de lignes d'arrêts situés à 5 mètres en aval du passage piétonnier de façon à s'assurer d'une bonne visibilité des piétons. Sur des rues à plusieurs voies, les séparateurs de voies formés de traits pointillés en aval des traverses piétonnières devraient être remplacés par les lignes pleines. Il faut interdire les dépassements à ces endroits.

6- Une rue à partager

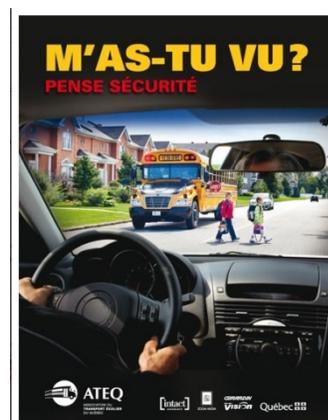
L'Alliance recommande à la ville de trouver des moyens pour réduire le nombre d'automobiles garées les rues ainsi que le nombre de véhicules qui y circulent. Un nouveau partage de la rue entre les différents citoyens est requis. Différentes solutions existent, nous n'en proposons pas puisque cela ne fait pas partie de cette consultation publique.

7- Campagne de sécurité

L'Alliance recommande la mise en place d'une campagne de sécurité routière pour les piétons de la même ampleur qu'il y avait eu pour l'alcool au volant dans les années soixante-dix.

Campagne 2008

« La courtoisie, ça fait du bien! »



L'Alliance considère les messages actuels de la SAAQ, bien que positifs, que le contenu sur le Code de la route est trop dilué. Dans les messages pour le respect des piétons aux intersections de la SAAQ, nous croyons que les campagnes médiatiques et les affiches de la SAAQ doivent indiquer clairement que les piétons sont prioritaires aux traverses piétonnières.

Nous saluons la campagne de sécurité de cette année (2013) sur le partage de la rue, mais nous constatons encore un manque de contenu sur les droits des piétons et des cyclistes et surtout leur vulnérabilité.

Nous soulignons la grande qualité des vidéos de la SPVM qui ont été mis sur leur site internet. Il est dommage que ces vidéos ne soient pas présentées sur la télévision aux heures de grande écoute. Voir site <http://www.spvm.qc.ca/fr/securete-routiere/securete-routiere.asp>

Conclusions

Montréal vit présentement une période de réappropriation urbaine. La consultation publique sur la Traversée de la rue est un des aspects importants pour aider à créer une ville à l'échelle humaine. Plusieurs décisions et mesures pour favoriser ces changements doivent être instaurées pour redonner une place aux piétons et favoriser un meilleur partage de l'espace public.

Dans notre mémoire, plusieurs mesures ont été proposées, notre préoccupation la plus importante qui se dégage est que le respect du piéton doit être placé au centre de toute décision.

Nous tenons à féliciter le Service de sécurisation de la Ville de Montréal ainsi que les différents groupes et associations qui travaillent à refaçonner notre ville afin que les piétons puissent se réapproprier la ville.

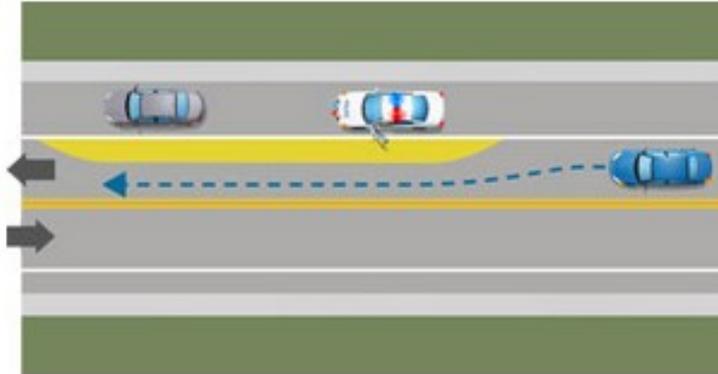
Nous espérons que la Ville mettra en œuvre des mesures énergétiques pour faire respecter la priorité aux piétons aux intersections et aux traverses piétonnières.

Par : Derek Robertson et Pierre Marcoux

L'Alliance des piétons et des cyclistes du Sud-Ouest de Montréal

Annexes

Annexe - Corridor de sécurité



À Montréal, la volonté de vouloir se rendre au travail ou au domicile le plus vite possible conjugué à la pression des autres voitures situées en arrière de soi crée un effet d'entraînement qui fait que les automobilistes ne respectent pas la vie humaine et considèrent que le risque de frapper une personne ou un enfant comme peu probable ou inévitable.

- L'absence de notion de corridor de sécurité par les conducteurs lorsqu'une personne ou un cycliste est sur la chaussée est courante. Il est habituel de voir des voitures frôler des gens ou des cyclistes sur les rues de Montréal.
- Lorsque nous voyons des voitures qui frôlent une personne à 50 km/h quand ce dernier essaie de sortir un enfant de trois ans de son siège d'enfant, nous constatons que la majorité des conducteurs ne jugent pas que c'est un comportement très dangereux qu'ils font.
- La prudence même pour ce cas serait que le conducteur change de voie ou fait un croisement à faible vitesse (5 km/heure).

Lors de la dernière campagne du gouvernement provincial sur le corridor de sécurité pour les policiers, nous avons été déçus que seulement les policiers et les gens des services de remorquage soient protégés par la mise en vigueur du "nouvel article du Code de la route".

Nous sommes d'accord avec la notion de corridor de sécurité pour ces travailleurs, mais les cyclistes qui circulent sur les rues et les routes, les gens qui sont garés sur la rue et qui s'affairent à sortir leurs enfants de leur siège d'auto ont-ils droit à un corridor de sécurité? Souhaitons que la prochaine campagne de promotion sur le corridor de sécurité de la SAAQ soit agrandie aux autres usagers de la route et des rues!

Annexe sur le Code de la route

Voici un article du Code qui devrait être révisé. Nous croyons que la Ville de Montréal devrait signifier aux responsables du Gouvernement du Québec cette modification que nous proposons. Avec la venue des services de garde, les enfants sortent de l'école jusqu'à 18h00. Dans le Code de la route, il est indiqué que la restriction de la vitesse dans une zone scolaire se termine à 17h00 et que l'école commence en septembre.

Extrait du Code en vigueur en 2007

« Article 329... Dans une zone scolaire, du lundi au vendredi et ce, du mois de **septembre** au mois de juin, la limite de vitesse ne peut excéder **50** km/h entre 7h et **17h00** »

Cet article du code devrait être modifié comme suit :

« Article 329 ..., Dans une zone scolaire, du lundi au vendredi et ce, **du 20 août** au mois de juin, la limite de vitesse ne peut excéder **30** km/h entre 7h et **18h00** »

Considérant qu'une cour d'école est un lieu qui attire les enfants après les heures de fermeture nous proposons même que la limite de vitesse dans les zones scolaires doive être imposée 24 heures sur 24 toute l'année.

