
La traversée de la rue

**Avis de l'Office des personnes handicapées du Québec dans le cadre
de la consultation publique sur la traversée de la rue**

Juin 2013

RÉDACTION

Andrée-Anne Perron
Conseillère à l'intervention collective régionale
DICRO

COLLABORATION

Fabienne Law Yen
Conseillère à l'intervention nationale
DIN

APPROBATION

Anne Hébert
Directrice générale adjointe

LE

25 juin 2013

MISE EN PAGE

Audrey Beaudoin

*Ce document est disponible en médias adaptés
sur demande.*



N/D

TABLE DES MATIÈRES

INTRODUCTION	1
1. AMÉNAGEMENT DES INTERSECTIONS	4
1.1 COMMUNICATION ET SENSIBILISATION	5
1.2 VISIBILITÉ ET SÉCURITÉ	5
1.3 CLARTÉ ET HARMONISATION DE LA SIGNALISATION	6
2. APAISEMENT DE LA CIRCULATION	7
2.1 LE CONCEPT DE CODE DE LA RUE	7
3. FEUX POUR PIÉTONS	9
3.1 LES FEUX DE SIGNALISATION	10
3.2 LE TEMPS DE LA TRAVERSÉE	10
3.3 LA TRAVERSE EN DIAGONALE	11
4. VIRAGE À DROITE SUR FEU ROUGE	11
CONCLUSION	12
ANNEXE - SYNTHÈSE DES RECOMMANDATIONS	14

INTRODUCTION

L'Office des personnes handicapées du Québec est un organisme gouvernemental qui a pour mission de veiller au respect des principes et des règles énoncés dans la Loi assurant l'exercice des droits des personnes handicapées en vue de leur intégration scolaire, professionnelle et sociale. L'Office doit « s'assurer, dans la mesure des pouvoirs qui lui sont conférés, que [...] les municipalités [...] poursuivent leurs efforts afin d'améliorer les possibilités offertes aux personnes handicapées de s'intégrer et de participer pleinement à la vie en société¹ ». De plus, il a le devoir de conseiller les municipalités sur toute matière ayant une incidence sur les personnes handicapées². C'est donc à ce titre qu'il vous fait parvenir cet avis.

Les données issues de l'Étude québécoise sur les limitations d'activités, les maladies chroniques et le vieillissement (EQLAV) démontrent la nécessité de prendre en compte les besoins de toute la population. En effet, le taux de prévalence de personnes ayant une incapacité légère, modérée ou grave est de 33 %, entre 2010 et 2011, et il tend à augmenter avec l'âge pour atteindre près de 57 % des personnes de 65 ans. Les incapacités liées à l'agilité et à la mobilité sont les plus fréquentes. En ce sens, il semble nécessaire de considérer avec attention les situations de vulnérabilité dans lesquelles peuvent se retrouver les personnes, d'autant plus que, selon les données transmises lors de la consultation³, les personnes ayant des incapacités semblent surreprésentées dans les accidents survenus à Montréal.

La Ville de Montréal a adopté plusieurs orientations et dispose déjà de leviers intéressants. En 2002, le Sommet de Montréal a marqué le début d'une démarche structurante en ce qui a trait à la prise en considération des piétons. Suite à cette réflexion et aux chantiers qui en ont découlé, la Charte du piéton a été mise en place en

¹ Article 25 de la *Loi assurant l'exercice des droits des personnes handicapées en vue de leur intégration scolaire, professionnelle et sociale* (L.R.Q., c. E-20.1).

² Article 25.a1) de la loi.

³ **VILLE DE MONTRÉAL**, *La traversée de la rue : comment accroître la sécurité et le confort des piétons*, document de consultation, Étude publique du 17 octobre 2012, p.1

2006. Cette Charte consacre non seulement la primauté du piéton dans l'espace urbain, mais aussi la nécessité d'offrir des aménagements adéquats afin de permettre un meilleur partage de l'espace public par l'ensemble des utilisateurs. De plus, la prise en compte des besoins particuliers des personnes handicapées en matière d'aménagement et de gestion de l'espace public est un objectif en soi⁴. Le transport actif et plus particulièrement la circulation piétonne sont donc vus dans leur ensemble, en tenant compte des besoins de l'ensemble de la population.

Afin d'avoir une vision globale des défis et objectifs en transport à Montréal, le Plan de transport a été institué en 2008. La consultation qui a mené à ce plan a permis de préciser avec force et vigueur des recommandations voulant « que la Ville de Montréal a fait de l'accessibilité universelle une priorité qui se traduit notamment dans l'aménagement du domaine public et les transports collectifs⁵. » Ainsi, en plus du 14^e chantier qui traite exclusivement de la mise en œuvre de la Charte du piéton, 21 autres chantiers du plan de transport précisent, eux aussi, une multitude de mesures et de projets liés aux piétons dans la Ville⁶. Ces orientations sont complémentaires aux éléments prescrits par le Code de la sécurité routière qui met en évidence bon nombre d'obligations pour les différents usagers de la route et pour les piétons.

Conformément à l'article 61.1 de la Loi assurant l'exercice des droits des personnes handicapées en vue de leur intégration scolaire, professionnelle et sociale, la Ville de Montréal s'est également dotée d'un plan d'action à l'égard des personnes handicapées intitulé « Plan d'action 2012-2014 en accessibilité universelle⁷ ». Celui-ci comporte

⁴ **VILLE DE MONTRÉAL**, *Recommandations*, Étude du projet de Charte du piéton, Commission permanente du conseil municipal sur la mise en valeur du territoire, l'aménagement urbain et le transport collectif, 13 septembre 2006, p.1

⁵ **VILLE DE MONTRÉAL**, *Recommandations*, Consultation sur le plan de transport de Montréal, Commission du conseil municipal sur la mise en valeur du territoire, l'aménagement urbain et le transport collectif, 2008, p.1

⁶ **VILLE DE MONTRÉAL**, *La traversée de la rue : comment accroître la sécurité et le confort des piétons*, document de consultation, Étude publique du 17 octobre 2012, p.1

⁷ **VILLE DE MONTRÉAL**, plan d'action 2012-2014 en accessibilité universelle, http://ville.montreal.qc.ca/portal/page?_pageid=8258,110175572&_dad=portal&_schema=PORTAL, mai 2013

plusieurs mesures concrètes déterminées en fonction des champs de compétences municipaux. Il vise à pallier aux obstacles vécus par les personnes handicapées, notamment en ce qui a trait à leur mobilité et à leur transport.

L'Office salue la volonté de la Ville de Montréal de faciliter la mobilité de l'ensemble de ses citoyennes et citoyens. Afin de soutenir la Ville dans la poursuite de ses actions, l'Office souhaite transmettre ses préoccupations et recommandations afin d'accroître la sécurité et le confort de tous les piétons lors de la traversée de la rue, incluant les personnes handicapées. En agissant ainsi, la Ville de Montréal s'assurera de la cohérence de ses actions.

Dans le cadre de cette consultation, l'Office se penchera plus particulièrement sur 4 des 10 éléments du projet de Plan d'action présenté à la Commission. Dans un premier temps, il sera question de **l'aménagement des intersections**. Par la suite seront abordés les mesures d'**apaisement de la circulation**, les **feux pour piétons** ainsi que le **virage à droite au feu rouge**.

1. AMÉNAGEMENT DES INTERSECTIONS

En regard des données présentées par la Commission, il est possible de constater qu'il y a une forte concentration d'accidents aux intersections qui surviennent principalement entre les véhicules automobiles et les piétons. L'aménagement adéquat des intersections est donc directement tributaire de la sécurité et du confort des piétons.

L'Office souhaite porter à l'attention des membres de la Commission et des élus l'importance de mieux comprendre les besoins de la population et des personnes handicapées afin de poser des gestes concrets pour pallier aux problématiques actuellement observées.

Les données recueillies et présentées par la Ville de Montréal mettent en évidence la grande proportion de personnes utilisant une aide à la mobilité comme un fauteuil

roulant, et des personnes âgées de 65 ans et plus, impliquées dans des accidents⁸. Six facteurs causaux sont identifiés par la Ville pour expliquer ces collisions. Parmi ceux-ci, notons la présence de piétons à mobilité réduite. De plus, la présence simultanée d'automobiles, de cyclistes et de piétons de plus en plus nombreux aux intersections engendre des défis de cohabitation importants. Ces réalités ont des incidences directes sur leur sécurité.

1.1. Communication et sensibilisation

Il semble nécessaire de réitérer la primauté du piéton. L'Office encourage donc la Commission à poursuivre et à intensifier les efforts de sensibilisation des usagers de la route, à prévoir un plan de communication concret ainsi que la disponibilité d'information en médias substitués. Ces actions faciliteront une cohabitation harmonieuse et sécuritaire entre les usagers de la route et les piétons. De plus, le plan d'action en accessibilité universelle de la Ville aurait avantage à comprendre une recension d'obstacles de même que des mesures concrètes pour favoriser l'aménagement d'intersections accessibles et sécuritaires.

1.2. Visibilité et sécurité

La capacité pour les automobilistes de voir les piétons aux intersections est grandement réduite lorsque des obstacles limitent la visibilité en bordure. Par exemple, le stationnement sur rue, la présence de végétation abondante ou encore le manque d'éclairage nuisent à la capacité du conducteur de voir le piéton. De plus, les études effectuées par la Ville de Montréal démontrent que la majorité des accidents surviennent en fin de journée alors que la luminosité naturelle est plus faible⁹ et le piéton encore plus difficile à voir.

⁸ **VILLE DE MONTRÉAL**, *Examen public*, Commission sur le transport et les travaux publics, 10 avril 2013, p.20

⁹ **VILLE DE MONTRÉAL**, *Examen public*, Commission sur le transport et les travaux publics, 10 avril 2013, p.17

À ce jour, des projets menés dans certains arrondissements de la Ville de Montréal ont démontré que l'interdiction du stationnement sur rue à proximité des intersections permet d'améliorer la visibilité des automobilistes et des piétons en plus de favoriser des traversées de la rue plus sécuritaires et de faciliter les déplacements pour les personnes handicapées. L'Office encourage la Commission à étendre cette pratique sur l'Île de Montréal et à interdire le stationnement sur rue à moins de cinq mètres des intersections. De plus, l'Office incite les municipalités de l'Île de Montréal à s'assurer de la présence d'un éclairage et d'un entretien adéquat en bordure des intersections afin d'améliorer la visibilité à la fois des automobilistes et des piétons. Il s'agit de considérations nécessaires pour assurer la sécurité non seulement des personnes handicapées, mais aussi de toute la population.

Il peut être très difficile, voire même impossible, pour un piéton en fauteuil roulant, un aîné avec une marchette ou encore un parent avec une poussette d'accéder au trottoir si la bordure est trop haute. Dans une perspective d'accessibilité universelle et afin d'assurer la sécurité des usagers, la présence de bateaux-pavés conformes aux normes et adéquatement entretenus en toute saison et à chacune des intersections est une solution à privilégier. De plus, l'Office porte à l'attention de la Commission l'importance d'éliminer les entraves sur les trottoirs et aux intersections. Il peut s'agir de mobilier urbain ou d'éléments d'embellissement (boîtes à fleurs, etc.) mal disposés ou encore de glace et de neige en hiver par exemple.

1.3. Clarté et harmonisation de la signalisation

La présence de plusieurs usagers de la route simultanément à une même intersection peut engendrer bon nombre de situations potentiellement dangereuses si ces derniers ne disposent pas d'indications claires quant au trajet à suivre et aux comportements à adopter. Par exemple, l'absence de marquage au sol et de signalisation, ou encore la non-uniformité de ces types de signalisation peut créer de la confusion ou occasionner des problèmes d'orientation pour les personnes handicapées et plus particulièrement celles avec une déficience visuelle. En vue de remédier à ces problématiques, l'Office invite les membres de la Commission à proposer une stratégie d'harmonisation des

différents types de marquage et modes de signalisation en vigueur de manière concertée sur l'Île de Montréal. De plus, l'Office encourage la Commission à s'assurer de la présence d'un marquage clair et durable en tout temps, permettant une délimitation bien définie des zones de circulation propre à chacun des usagers de la route tels que les cyclistes et les piétons.

2. APAISEMENT DE LA CIRCULATION

L'implantation de mesures d'apaisement de la circulation doit être cohérente avec les grandes orientations de la Ville de Montréal et des autres municipalités de l'Île de Montréal en matière d'accessibilité universelle. Avant la mise en place de tels aménagements, il est essentiel de prendre en considération les besoins des personnes handicapées et de préserver l'accessibilité des lieux. Il en va de même pour la mise en place d'aménagements tels que les rues partagées et les zones de rencontre.

2.1. Le concept de code de la rue

Pour le moment, les types d'aménagement issus du code de la rue, surtout implanté en Europe, suscitent un intérêt croissant au Québec. Bien que les rues partagées puissent avoir des retombées positives, notamment d'un point de vue environnemental, elles ne sont pas conçues de manière universellement accessible. Par ce type d'aménagement, les piétons, cyclistes, automobilistes et autres usagers de la route cohabitent et circulent dans un même espace, sans délimitations ou marquages particuliers. L'Office appelle la Commission à faire preuve de prudence en ce qui a trait aux concepts de rues partagées et de zones de rencontres.

En effet, ces aménagements comportent de nombreux obstacles pour les personnes handicapées et autres usagers plus vulnérables. Par exemple, l'absence d'infrastructures propres à chacun des usages, comme le trottoir pour le piéton et la bande ou la piste cyclable pour le cycliste, peut exposer les usagers plus vulnérables et moins alertes, en raison de leur âge ou de leurs incapacités, à des dangers et à de plus grands risques de collision. D'autre part, bien que l'absence de dénivellation au sol

puisse être une solution intéressante et économique, cette absence de zones protégées peut aussi contribuer à accroître le sentiment d'insécurité et d'inconfort des piétons. De plus, l'absence de dénivellations entre le trottoir et la chaussée, de plaques podotactiles ou encore de changements de revêtements de sol peuvent nuire à l'orientation des personnes avec une déficience visuelle ou sensorielle. Enfin, la circulation dans les rues partagées implique que les usagers soient en mesure d'interagir visuellement entre eux afin de négocier leur passage. Cette façon de faire représente un obstacle important pour plusieurs catégories de la population. Les enfants, les personnes âgées, les personnes ayant une incapacité visuelle, auditive ou intellectuelle, notamment, ne sont pas forcément en mesure d'indiquer leurs intentions et de comprendre celles des autres usagers de la rue.

La Ville de Montréal a déjà mentionné, lors des séances de consultation publique, son intérêt à participer aux travaux lancés par le ministère des Transports (MTQ) sur la question du code de la rue. En ce sens, l'Office incite les membres de la Commission à s'assurer que les aménagements planifiés puis mis en place sont adéquats et sécuritaires pour tous les types de piétons, peu importe leur âge et leur incapacité. La Commission doit agir conformément à la Politique d'accessibilité universelle, au Plan de transport et à la Charte du piéton avant l'implantation des mesures. Pour ce faire, l'Office encourage la poursuite des travaux d'évaluation et de recherche par la réalisation d'un diagnostic faisant état des différentes possibilités d'aménagement, d'une étude de faisabilité et d'une phase de consultation du milieu. Ces travaux permettraient, dès le départ, d'évaluer la pertinence de ces mesures en regard des infrastructures existantes, des orientations des municipalités de l'Île de Montréal en matière d'accessibilité universelle et des besoins des personnes handicapées.

Compte tenu de ses réserves à propos des concepts inhérents au code de la rue, l'Office souhaite soumettre à l'attention des membres de la Commission, le concept de rue complète. Contrairement aux zones de rencontre et de rues partagées, la rue complète prévoit un partage sécuritaire de la chaussée entre les automobilistes, les passagers du transport collectif, les cyclistes et les piétons via des espaces de

circulation contigus, mais distincts. En outre, la rue complète intègre la notion d'accessibilité universelle et la chaîne de déplacements continus au cœur de ses orientations. Elle est aussi plus appropriée aux conditions climatiques et à l'environnement routier présent dans la région montréalaise¹⁰.

3. FEUX POUR PIÉTONS

Le feu de signalisation est un dispositif de régulation de la circulation essentiel dans le système routier actuel. Les travaux menés lors de la présente consultation ont permis d'établir qu'en 2011, 2449 feux de circulation, dont 52 % munis de feux pour piétons, étaient disposés sur le territoire de l'Île de Montréal. De plus, la réalisation d'un sondage a mis de l'avant le fait que 74 % des citoyens éprouvent un sentiment de sécurité plus grand lorsqu'ils traversent une intersection dotée d'un feu de circulation et 90 % d'entre eux lorsqu'il y a un décompte numérique¹¹.

L'absence d'un feu sonore est particulièrement problématique dans certains types d'aménagement. À titre d'exemple, la présence d'une intersection où les feux de signalisation fonctionnent en devenant tous simultanément rouges, ou encore lorsqu'un aménagement a une configuration particulière qui n'est pas à angles droits peut poser problème aux personnes qui ont certains types de déficience, comme la déficience visuelle par exemple. L'installation de feux sonores et de dispositifs tactiles facilite la circulation, la sécurité et l'autonomie des personnes. Le signal sonore, lorsqu'il respecte les normes établies par le MTQ, permet à la personne de s'orienter, de ne pas dévier de sa trajectoire lorsqu'elle traverse la rue et ainsi de réduire les risques de collision avec les véhicules à proximité. L'Office encourage les membres de la Commission à poursuivre leurs efforts afin de prioriser l'installation de feux sonores dans les intersections ayant été identifiées comme nécessitant des interventions pour en

¹⁰ Voir à ce sujet les publications suivantes :
http://www.mamrot.gouv.qc.ca/pub/observatoire_municipal/veille/rues_completes.pdf
<http://www.tc.gc.ca/fra/programmes/environnement-pdtu-etudedecas-ec72f-ruescompletes-812.htm>

¹¹ **VILLE DE MONTRÉAL**, *Traversée de la rue à Montréal : comment accroître la sécurité et le confort des piétons?* Commission sur le transport et les travaux publics, 17 octobre 2012, p. 27

améliorer le niveau de sécurité. De plus, la Commission devrait promouvoir l'installation de feux sonores dans ces mêmes intersections.

3.1. Les feux de signalisation

Il est possible de constater la présence, sur le territoire de l'Île de Montréal, de plusieurs types de feux de signalisation distincts ou encore de signalisation incomplète ou difficile à comprendre. Ces situations génèrent de la confusion et de l'incompréhension. Par exemple, certains feux de signalisation permettent au piéton de s'engager pour traverser l'intersection dès que le feu de signalisation est vert, alors qu'ailleurs, il faut attendre l'apparition d'une silhouette blanche ou encore le début du décompte du feu numérique. De plus, certains feux de signalisation sont dotés d'un bouton d'appel et d'autres n'en possèdent pas.

Ainsi, conformément au projet de Plan d'action présenté dans le cadre de la consultation publique, le 10 avril 2013¹², l'Office invite les membres de la Commission à compléter le programme de mise aux normes et surtout à harmoniser les différents types de feux de signalisation présents sur le territoire. Les piétons seront plus en mesure de traverser au moment opportun, de comprendre le temps dont ils disposent et par le fait même d'effectuer leur déplacement en sécurité.

3.2. Le temps de la traversée

Au même titre que les feux de signalisation, le temps de traversée est un facteur déterminant pour la sécurité du piéton. La durée de traverse est calculée en fonction d'une traversée à la vitesse d'un pas moyen. Les normes en vigueur de 1.1 m par seconde sont parfois trop rapides pour permettre à une personne en fauteuil roulant ou un aîné circulant avec une canne de traverser en toute sécurité. Cette situation peut s'avérer encore plus problématique lorsque l'on tient compte des conditions météorologiques défavorables telles que la présence d'accumulation de neige ou de glace au sol.

¹² VILLE DE MONTRÉAL, *Examen public*, Commission sur le transport et les travaux publics, 10 avril 2013, p.54

L'Office encourage les membres de la Commission, en regard de l'évaluation des intersections qui a été réalisée dans le cadre des travaux de la consultation publique, à revoir le temps de traversée disponible aux intersections les plus problématiques dès que possible. Une vitesse de traversée plus lente, de 0.9 m par seconde, serait à prévoir pour répondre aux besoins de tous les usagers.

3.3. La traverse en diagonale

Le Code de la sécurité routière permet aux piétons de traverser une intersection en diagonale dans certaines conditions. Toutefois, ces nouveaux types de traversées peuvent occasionner bon nombre de difficultés pour les usagers plus vulnérables. Par exemple, une signalisation et un marquage au sol inadéquat peuvent induire l'usager en erreur et le mettre en danger. De plus, l'absence de plaques podotactiles disposées adéquatement et de feux sonores peut causer des problèmes d'orientation. Soulignons également que le temps de traversée ainsi que la disposition des feux de signalisation devraient également être revus pour protéger le piéton.

Dans le but de favoriser des déplacements sécuritaires et confortables pour tous, l'Office encourage les membres de la Commission à prévoir des études de faisabilité préalables à l'implantation de traverses en diagonale. L'intégration de ces mesures visant à pallier à des obstacles pour les personnes handicapées peut également être inscrite dans le plan d'action de la Ville à cet effet. De plus, l'Office invite les membres de la Commission à prendre en compte et à appliquer les adaptations mentionnées précédemment de même que celles disponibles dans le Tome V des ouvrages routiers du MTQ¹³ pour une implantation optimale de ce type de traversée.

¹³ **OUVRAGES ROUTIERS**, *Tome V – Signalisation*, vol. 2, chap. 6, section 6.10.2; chap. 8, section 8.8.3.3 et Exposé « Implantation et mise en œuvre des passages pour piétons en diagonale au Québec ».

4. VIRAGE À DROITE SUR FEU ROUGE

Le virage à droite au feu rouge est interdit sur l'Île de Montréal depuis 10 ans, alors que cette mesure est autorisée ailleurs au Québec. Les études et évaluations réalisées au fil des années ont démontré que les gains énergétiques et de temps escomptés ne sont pas significatifs. Le bilan de cette mesure, réalisé entre 2003 et 2011, illustre que cette disposition a occasionné 6 décès, 33 blessés graves et près de 807 blessés légers¹⁴. Le nombre élevé d'automobiles, la présence accrue de piétons et de cyclistes confèrent à Montréal des spécificités qui justifient l'interdiction du virage à droite au feu rouge. D'autant que cette manœuvre peut représenter un danger important pour les personnes vulnérables et plus particulièrement celles avec une déficience visuelle. Effectivement, malgré les feux sonores, celles-ci ne peuvent pas savoir à quel moment traverser la rue. Le flux continu de circulation et la possibilité qu'un véhicule tourne à droite à tout moment brouillent leurs repères en plus d'accroître le sentiment d'insécurité.

En regard de ces données, les membres de la Commission ont déjà mentionné lors de la dernière séance de consultation publique, leur volonté de préserver cette mesure. L'Office appuie cette volonté. Avec la croissance du nombre de véhicules dans la métropole, une mesure semblable est nécessaire pour garantir la sécurité des personnes handicapées lors de la traversée de la rue sur le territoire montréalais.

CONCLUSION

La question posée par la Commission est pertinente et doit être étudiée en tenant compte des besoins souvent concurrents des multiples usagers de la route. Elle doit de plus assurer la sécurité de tous les piétons, notamment les personnes handicapées qui sont surreprésentées dans les accidents selon les constats de la Commission.

L'implantation de mesures favorisant la cohabitation entre les piétons et les autres usagers de la route aux intersections est essentielle pour réduire les nombreux

¹⁴ **RADIO-CANADA**, *Virage à droite au feu rouge : un bilan contrasté*, <http://www.radio-canada.ca/nouvelles/societe/2013/04/11/002-virage-droite-feu-rouge-bilan.shtml>, 11 avril 2013

accidents qui y surviennent annuellement. Pour parvenir à renverser la tendance, l'Office a proposé, dans cet avis, 15 recommandations. En concordance avec les priorités de la Politique À part entière, l'Office invite les membres de la Commission à promouvoir l'aménagement d'environnements accessibles qui favoriseront la participation sociale des personnes handicapées. Pour ce faire, l'amélioration de l'accessibilité des lieux et des moyens de communication constitue des leviers pertinents pour faciliter la traversée de la rue et réduire le nombre d'accidents.

La Ville de Montréal dispose aussi de plusieurs leviers importants tels que sa politique en accessibilité universelle et son plan d'action à l'égard des personnes handicapées. À cet effet, les municipalités de l'Île de Montréal sont invitées à inscrire, dans leur prochain plan d'action ainsi que dans leur bilan annuel, les mécanismes établis et les mesures prises pour favoriser une traversée de la rue sécuritaire pour les personnes handicapées. Par ailleurs, l'Office poursuit ses travaux en vue de mieux outiller les municipalités, notamment par la production d'un guide sur le parcours sans obstacle et par ses actions concertées avec le comité provincial Municipalités accessibles.

Finalement, l'Office souhaite réitérer son offre de soutien-conseil auprès de la Commission et des municipalités de l'île de Montréal. La concertation avec facilitera certainement la mise en œuvre de mesures qui permettront d'offrir aux personnes handicapées la possibilité de se déplacer sans contraintes supplémentaires d'accessibilité, peu importe le lieu et les moyens utilisés.

SYNTHÈSE DES RECOMMANDATIONS

1. L'AMÉNAGEMENT DES INTERSECTIONS

1. L'Office encourage la Commission à poursuivre et intensifier les efforts de sensibilisation des usagers de la route, afin que la cohabitation avec les piétons soit plus harmonieuse et sécuritaire.
2. L'Office encourage la Commission à étendre l'interdiction de stationnement sur rue à moins de cinq mètres des intersections afin de permettre aux piétons de bien voir les automobilistes et d'être vue.
3. L'Office invite les municipalités à s'assurer de la présence d'un éclairage et d'un entretien suffisant, en bordure des intersections, afin d'améliorer la visibilité.
4. L'Office porte à l'attention de la Commission l'importance d'éliminer les entraves sur les trottoirs et aux intersections, tels que du mobilier urbain ou des éléments d'embellissement (boîtes à fleurs, etc.) mal disposés ou encore de glace et de la neige en hiver.
5. L'Office invite les membres de la Commission à proposer une stratégie d'harmonisation des différents types de marquages et modes de signalisation en vigueur, et ce, de manière concertée sur l'île de Montréal.
6. L'Office encourage la Commission à s'assurer de la présence d'un marquage visible et durable au sol, permettant une délimitation claire des zones de circulation propre à chacun des usagers de la route, tels que les cyclistes et les piétons par exemple.

2. APAISEMENT DE LA CIRCULATION

7. L'Office souhaite appeler la Commission à faire preuve de prudence en ce qui a trait à l'implantation des mesures inhérentes au code de la rue, tel que les concepts de rues partagées et de zones de rencontres.

8. L'Office invite les membres de la Commission à s'assurer, avant l'implantation de telles mesures, conformément à la Politique d'accessibilité universelle, aux objectifs poursuivis dans le Plan de transport et dans la Charte du piéton de la Ville de Montréal, que les aménagements mis en place soient adéquats et sécuritaires pour tous les types de piétons, peu importe leurs âges et leurs incapacités.
9. L'Office encourage la Commission à effectuer une étude approfondie de la question qui pourrait comprendre la réalisation d'un diagnostic faisant état des différentes possibilités d'aménagement, une étude de faisabilité, de même qu'une phase de concertation des acteurs du milieu.
10. L'Office souhaite soumettre à l'attention des membres de la Commission, la pertinence du concept de rue complète, en vue de favoriser des aménagements sécuritaires, confortables et accessibles.

3. FEUX POUR PIÉTONS

11. L'Office encourage les membres de la Commission à poursuivre leurs efforts afin de prioriser les intersections nécessitant des interventions pour améliorer leur niveau de sécurité et y promouvoir l'installation de feux sonores.
12. L'Office invite les membres de la Commission à compléter le programme de mise aux normes des feux et surtout à harmoniser les différents types de feux de signalisation présents sur le territoire.
13. L'Office encourage les membres de la Commission, en regard de l'évaluation des intersections qui a été réalisée dans le cadre des travaux de la consultation publique, à revoir le temps de traversée aux intersections les plus problématiques, afin qu'il corresponde à une vitesse de marche plus lente, de 0,9 m à la seconde, et ce dès que possible.
14. L'Office encourage les membres de la Commission à prévoir des études de faisabilité préalable à l'implantation de traverses en diagonale et à prévoir les aménagements et modifications nécessaires pour rendre ces traversées conformes et sécuritaires pour tous.

4. VIRAGE À DROITE SUR FEU ROUGE

15. L'Office encourage les membres de la Commission à maintenir l'interdiction de tourner à droite au feu rouge sur le territoire de l'île de Montréal concerné par la présente consultation publique.

