

TRAVERSÉE DE LA RUE – ATTENTES DES PIÉTONS À MONTRÉAL

Auteur : Nancy Badeau, ing. Chef d'équipe – Division Sécurité et aménagement du
réseau artériel – Ville de Montréal

Coauteur : Nadine D'Ambroise, ing. Division Sécurité et aménagement du réseau
artériel – Ville de Montréal

Communication préparée pour la séance suivante :

Road Safety Policy Development – Past, Present, Futur

du Congrès de 2014
de l'association des transports du Canada,
à Montréal (Québec)

Résumé

La Direction des transports (DT) a entamé en 2012 une démarche visant à améliorer le confort et la sécurité des piétons particulièrement lors de la traversée de la rue. Ce processus a été mis de l'avant suite à l'adoption du plan de transport en 2008 dans lequel est intégrée la charte du piéton, affirmant clairement la primauté du piéton. Les grandes lignes de ce processus comprennent, entre autres, une étude des collisions impliquant des piétons, un sondage de préférences et une consultation publique.

L'analyse des collisions impliquant des piétons survenues entre 2007 et 2011 a permis de constater les circonstances prépondérantes. Ces constats sont présentés en répondants aux questions : **Où? Quand? Qui? Comment?** Les résultats d'analyse nous montrent que :

- les collisions surviennent surtout où il y a le plus d'activités piétonnes, soit les arrondissements centraux de l'île de Montréal;
- le risque augmente les mois d'automne lorsque les heures d'ensoleillement sont réduites et que les heures de noirceur coïncident avec les périodes de pointe du soir;
- les personnes de 65 ans et plus sont surreprésentées pour les collisions mortelles et les personnes de 15 à 24 ans le sont pour les collisions avec blessures;
- le scénario de collisions qui ressort en tête d'importance avec 17% des collisions impliquant des piétons est lorsque le véhicule effectue un virage à gauche et le piéton traverse en respectant la signalisation.

Le sondage d'opinion, réalisé par Léger marketing en novembre 2012, sur le confort et le sentiment de sécurité chez les piétons, a permis de constater que 82% des résidents jugent qu'il est sécuritaire de se déplacer à pied sur l'île de Montréal et 80% trouvent que les passages pour piétons sont en bon état. Une préférence est signifiée pour les dispositifs de contrôle et la signalisation qui permettent de marquer et protéger la traversée de la rue particulièrement aux intersections pour assurer la sécurité et le confort des piétons.

La consultation publique dirigée par la Commission permanente sur le transport et les travaux publics s'est conclue par l'adoption à l'unanimité de 13 recommandations lors de l'assemblée publique tenue le 11 septembre 2013.

La Direction des transports doit maintenant valider son plan d'action en intégrant l'ensemble des résultats recueillis lors de cette démarche qui a permis de non seulement identifier les problématiques de sécurité piétonnes, mais aussi leurs préférences et leurs besoins relatifs à leurs sécurités et confort, et les priorités exprimées de nos élus à la conclusion de la consultation.

1.0 Introduction

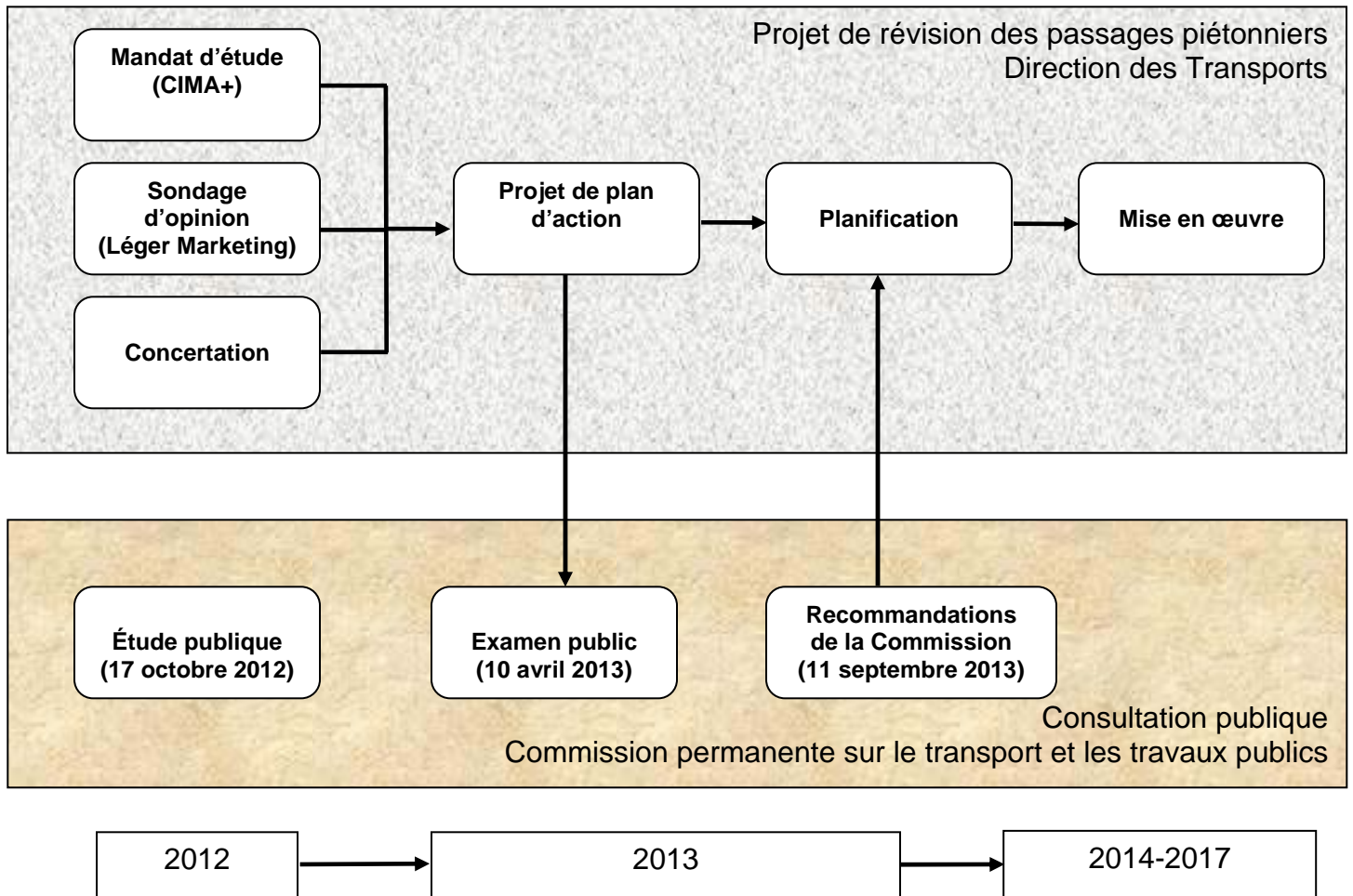
Suite à l'adoption du Plan de transport en 2008 ⁽¹⁾ intégrant la Charte du piéton qui affirme clairement la primauté du piéton dans l'espace urbain, la Direction des transports a entamé une réflexion sur la traversée de la rue en vue d'améliorer non seulement la sécurité mais aussi le confort des piétons. Certaines mesures identifiées dans la Charte du piéton sont déjà en place notamment le maintien de l'interdiction de tourner à droite sur un feu rouge. Dans le présent article, les grandes lignes de la démarche retenue par la Direction des transports pour réviser les passages pour piétons et la traversée de la rue seront présentées. En résumé, les grandes lignes portent sur :

- La démarche entreprise par la Direction des transports sur la traversée de la rue
- Les résultats de l'analyse des collisions découlant du mandat d'étude octroyé à une firme privée;
- La méthodologie et les faits saillants du sondage d'opinion, réalisé par Léger Marketing en novembre 2012, sur le confort et le sentiment de sécurité chez les piétons;
- La démarche des consultations publiques qui se sont déroulées à l'automne 2012 et au printemps 2013, un descriptif des groupes ayant déposé un mémoire auprès de la CTPP et un bilan des recommandations faites dans ces mémoires;
- Les treize recommandations formulées par la Commission permanente sur le transport et les travaux publics et adoptées à l'unanimité lors de l'assemblée publique tenue le 11 septembre 2013.

Démarche de la Direction des transports

La démarche entreprise en 2012 par la Direction des transports est représentée à la figure suivante.

Figure 1 Démarche



En 2012, la Direction des transports avait initiée son projet de révision des passages piétonniers en adoptant une approche classique qui comprenait l'analyse des collisions avec piétons, une revue des meilleures pratiques à Montréal et ailleurs, ainsi qu'un état de la situation actuelle. De plus, puisque le Plan de transport visait à augmenter la part des déplacements qui se font par des modes actifs il était très important d'augmenter le confort des piétons afin de les encourager à se déplacer à pieds. C'est dans cette perspective qu'un sondage d'opinion a été réalisé. Parallèlement à cette démarche, la Commission permanente sur le transport et les travaux publics a décidé d'inviter la population à participer à une consultation publique portant sur la traversée de la rue.

Ainsi, tel que l'illustre la figure 1, la démarche globale a permis d'intégrer les résultats de l'étude et du sondage pour présentation à l'examen public du 10 avril 2013. Ensuite, les résultats de la consultation publique, qui s'est conclut avec le dépôt d'un rapport de recommandations par la Commission le 11 septembre 2013, ont servi d'intrants à la validation du plan d'action en établissant les priorités d'actions. Au moment de la rédaction de l'article, nous sommes à valider le plan d'action.

2.0 Résultats d'analyse des collisions avec piétons

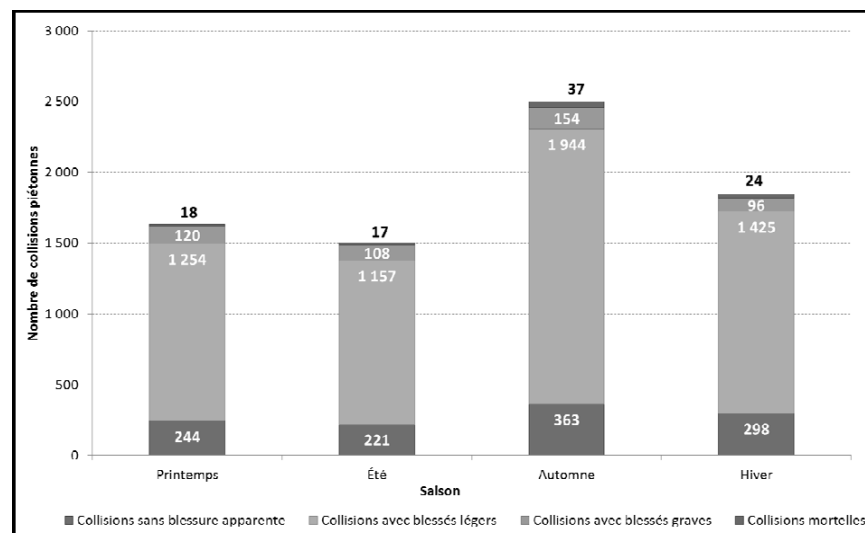
Une étude a été réalisée afin d'analyser les types de collisions qui surviennent sur le territoire de Montréal et d'identifier les milieux accidentogènes et les typologies d'accident prépondérantes.

En analysant les collisions entre un véhicule motorisé et un piéton survenues entre 2007 et 2011 sur le réseau routier de l'île de Montréal, certains constats ont été faits en ce qui concerne le lieu et la période de l'année ou de la journée où surviennent ce type de collision, qui est principalement victime de ces accidents et comment ces collisions sont-elles occasionnées. Ces constats peuvent donc nous permettre de répondre aux quatre questions suivantes : **Où? Quand? Qui? Comment?**

Quand surviennent le plus souvent les collisions véhicule / piéton?

Les rapports d'accident démontrent que les accidents impliquant un véhicule et un piéton surviennent en majorité à l'automne. «*Cette prépondérance saisonnière, toute gravité confondue, peut être causée par les conditions météorologiques de cette saison et par la période d'ensoleillement qui est plus courte à cette période de l'année*»⁽³⁾. La figure 2 illustre la répartition du nombre de collisions piétonnes en fonction de la saison.

Figure 2 Nombre de collisions piétonnes en fonction de la saison (2007-2011) ⁽³⁾

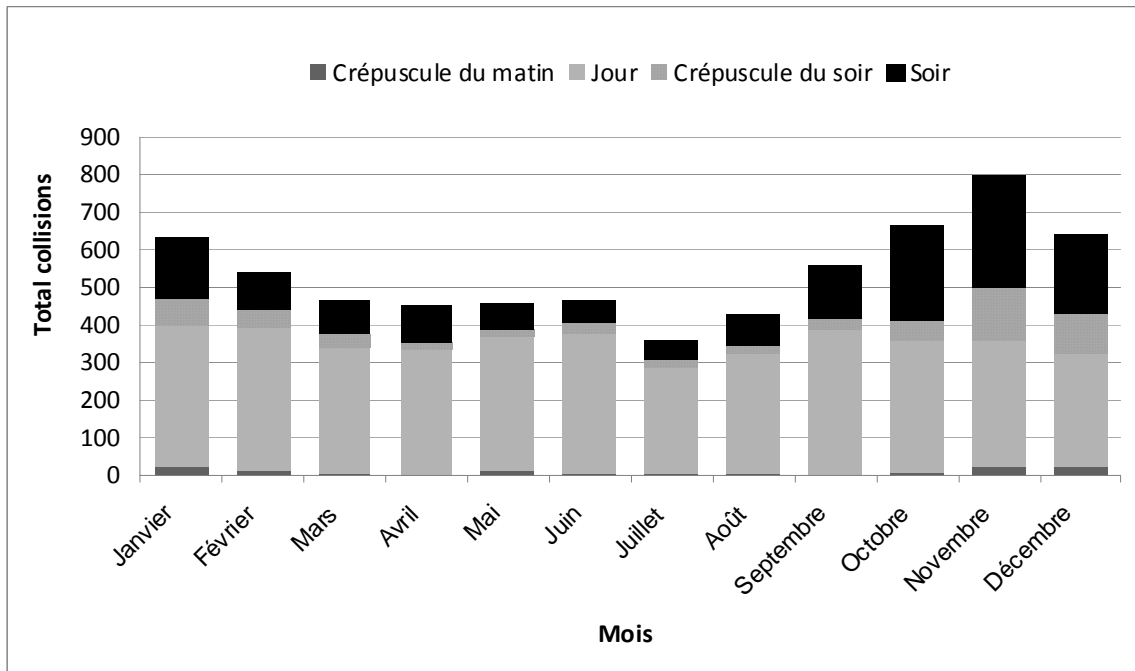


Source : CIMA+, Étude des passages piétonniers dans le réseau de l'agglomération de Montréal
Analyse des collisions, 31 décembre 2012, page 10

En analysant plus en détail, la période automnale, on constate que les mois d'octobre et de novembre sont davantage accidentogènes que les mois de septembre et de décembre. La

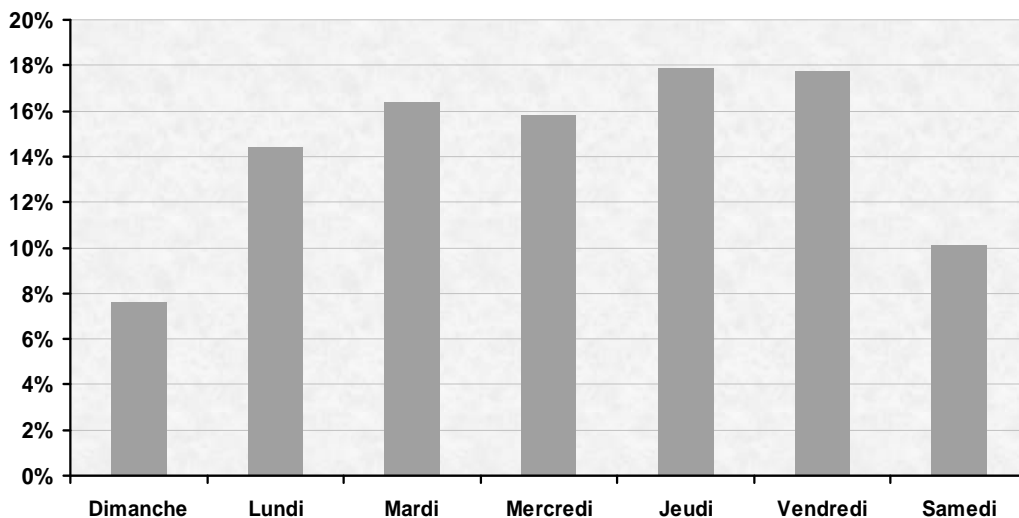
figure 3 illustre ce constat et met en relation les périodes d'ensoleillement de chaque mois de l'année. On remarque aussi que les mois où les heures d'ensoleillement sont moindres plus le nombre d'accidents augmentent et particulièrement pour le crépuscule du soir et le soir.

Figure 3 Nombre mensuel de collisions en fonction des périodes d'ensoleillement de chaque mois de l'année ⁽⁴⁾



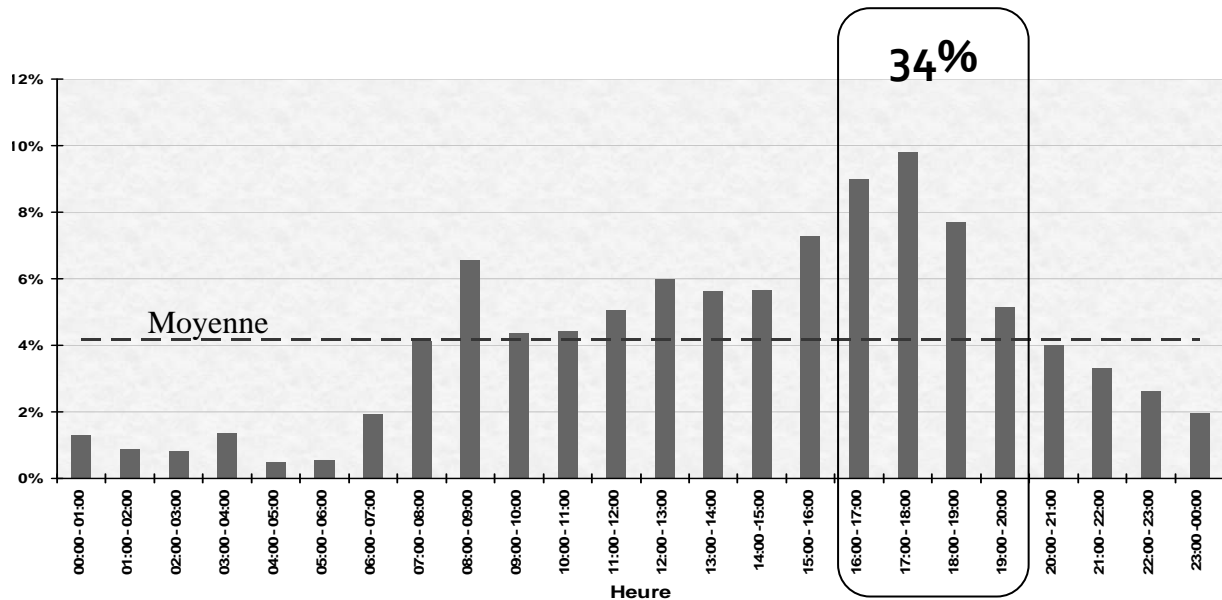
En regardant la distribution journalière des accidents, on constate que les jours de la semaine où il y a le plus d'accidents sont le jeudi et le vendredi comme le démontre la figure suivante.

Figure 4 Distribution journalière des collisions véhicules-piéton ⁽⁴⁾



Le dernier paramètre ayant été mis en lumière lors de l'analyse de la période à laquelle surviennent les accidents est l'heure à laquelle ils surviennent. La figure 5 présente la répartition des accidents en fonction des heures de la journée. On constate que les accidents sont plus fréquents en fin de journée et plus particulièrement pendant la période de pointe du soir où 34% des collisions piétons surviennent.

Figure 5 Distribution horaire des collisions véhicule-piéton ⁽⁴⁾

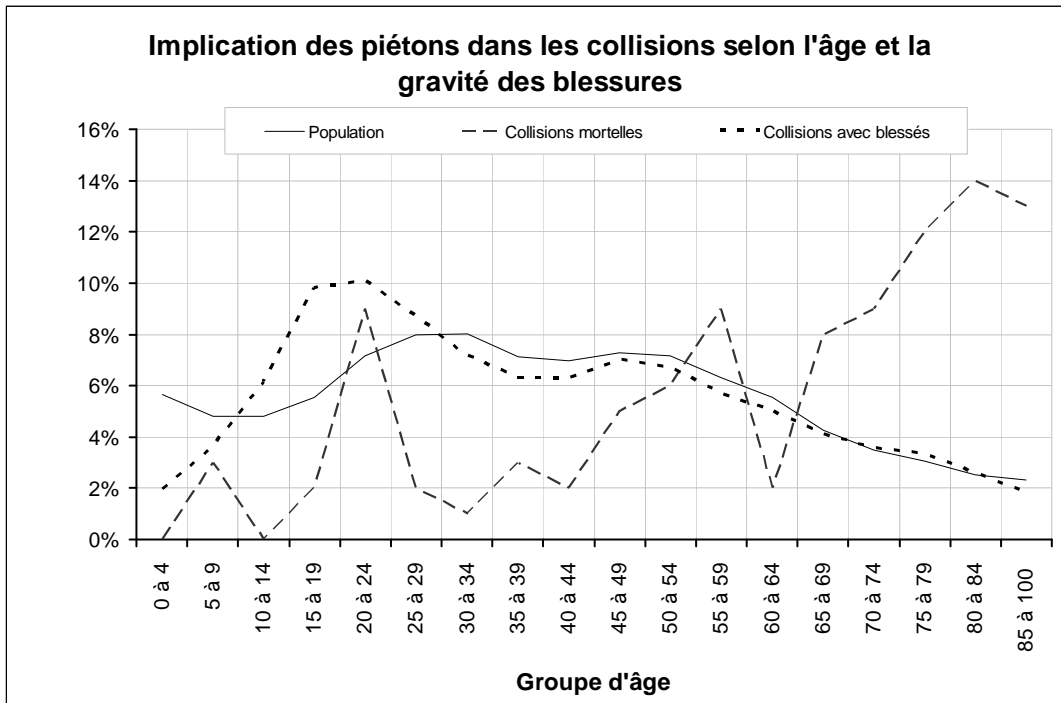


Qui sont les principales victimes des collisions véhicule-piéton?

Lors de l'analyse des rapports d'accidents, une attention particulière a été apportée aux groupes d'âges impliqués dans les collisions. La figure 6 illustre l'implication des piétons dans les collisions en fonction de leur l'âge et de la gravité des blessures.

En comparant la proportion de collisions piétons et de la population par tranche d'âge, on remarque une surreprésentation chez les jeunes de 15 à 24 ans pour les collisions avec blessures, tandis que les personnes âgées de 65 ans et plus sont surreprésentées pour les collisions mortelles.

Figure 6 Implication des piétons dans les collisions selon l'âge et la gravité des blessures ⁽⁴⁾



Où se produit le plus d'accident à Montréal?

La figure 7 présente une carte des taux de collisions par 100 000 habitants et emplois par arrondissements et villes de l'île de Montréal.

Les taux sont plus élevés dans les quartiers centraux où la concentration de piétons et d'automobiles est plus élevée et où il y a plus d'activités.

Pour les collisions qui pouvaient être localisé, plus de 75% étaient à une intersection. Parmi les intersections où sont survenues les collisions impliquant un piéton, 5% d'entre elles seulement comptaient 20% des collisions. Une analyse plus fine des intersections, où s'est produit une collision impliquant un piéton, a permis de constater que les collisions impliquant une personnes âgées de 65 et plus surviennent à 19% des intersections et celles avec un jeune âgée entre 5 ans et 14 ans à 16% des intersections.

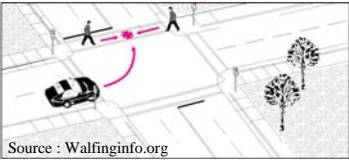


Figure 7 Taux de collisions/ 100 000 habitants et emplois/ Ville-Arrondissement ⁽⁴⁾



Comment se produit les accidents à Montréal?

Il est important de comprendre comment se produit le plus souvent les accidents afin de trouver des solutions pour les réduire ou les éviter. Le tableau qui suit illustre les trois scénarios de collisions qui surviennent le plus fréquemment ainsi que le pourcentage d'accident relié à chacun des scénarios. Ces scénarios sont aussi ceux répertoriées dans la littérature comme étant les plus fréquentes.

Tableau 1 Scénario de collision impliquant un piéton et le pourcentage associé

Collision lors d'un virage à gauche	Collision lors d'un virage à droite	Collision avec un mouvement de tout droit
 <p>Source : Walfinginfo.org</p>	 <p>Source : Walfinginfo.org</p>	 <p>Source : Walfinginfo.org</p>
Le piéton et l'automobiliste respectent la signalisation	Le piéton et l'automobiliste respectent la signalisation	Le piéton traverse à l'encontre du signal alors que l'automobiliste respecte le signal
17%	5%	6%

Les pourcentages de collisions associés aux divers scénarios sont similaires à ce que les autres grandes villes comme Toronto et Vancouver ont observés lors d'études des collisions impliquant des piétons^(6, 7).

3.0 Sondage d'opinion

La démarche entreprise par la Direction des transports comprend un sondage auprès de la population. Un mandat a donc été octroyé pour réaliser un sondage d'opinion auprès des résidents de l'île de Montréal pour connaître leur avis sur divers éléments liés à la sécurité et au confort des piétons. Voici donc les objectifs de ce sondage⁽⁵⁾ :

- connaître l'appréciation qu'ont les piétons des passages piétonniers à Montréal;
- mesurer le sentiment de sécurité et le confort des piétons;
- déterminer la connaissance et le respect des règles de sécurité routière;
- identifier les attentes et les préférences des piétons quant aux mesures visant leur sécurité et confort;
- connaître les perceptions et attitudes des divers usagers de la route (piétons, cyclistes, conducteurs automobiles) concernant le partage de la route⁽⁵⁾.

3.1 Méthodologie

Pour atteindre les objectifs de recherche, un sondage téléphonique a été réalisé du 8 au 17 novembre 2012 auprès des résidents de l'île de Montréal, âgé(e)s de 16 ans ou plus et pouvant s'exprimer en français ou en anglais⁽⁵⁾ :

3.1.1 Détails échantillonnage

Le sondage a été réalisé auprès d'un échantillon représentatif de 800 résidents. «À l'aide des données de Statistique Canada, les résultats ont été pondérés selon le sexe, l'âge, la langue maternelle et le lieu de résidence, afin de rendre l'échantillon représentatif de l'ensemble de la population. La marge d'erreur maximale avec un échantillon de 800 répondants est de $\pm 3,46\%$, et ce, 19 fois sur 20»⁽⁵⁾.

3.1.2 Profil des répondants

Voici le profil des personnes ayant répondu au sondage⁽⁵⁾ :

- 48% des répondants sont des hommes et 51% des femmes, sensiblement répartis également entre 16 ans et 65 et plus;
- 62% sont nés au Canada et 37% sont nés ailleurs qu'au Canada;
- de ces répondants, 51% sont des travailleurs, 17% des étudiants et 26% sans emploi;
- pour 34% des répondants, un enfant est présent dans leur ménage contre 66% sans enfant.

Notons que le complément à 100% correspond aux mentions « Ne sait pas » et « Refus ».

3.2 Faits saillants

Les faits saillants découlant du sondage d'opinion sont regroupés selon :

- les types de déplacement;
- la perception, préférences et comportement des piétons;
- le respect de la signalisation;
- la perception à l'égard des contrôles policiers, des amendes et de la réglementation.

Voici un résumé des constats découlant du sondage d'opinion.

3.2.1 Type de déplacement

Ce sondage a révélé que 16 % des résidents de Montréal se déplacent à vélo, 70% en véhicule et 32% en transport en commun⁽⁵⁾.

3.2.2 Perception, préférences et comportement des piétons

Le sondage d'opinion a permis de faire ressortir les perceptions, préférences et comportement des piétons lors de leur déplacement. Voici les principaux constats⁽⁵⁾:

- 82% jugent qu'il est sécuritaire de se déplacer à pied sur l'île de Montréal et 80% trouvent que les passages pour piétons sont en bon état;
- 90 % trouvent utile à leur sécurité, les feux pour piétons avec un décompte numérique;
- Aux intersections contrôlées par des feux de circulation sans feux pour piétons, 56% des répondants estiment suffisant le temps accordé pour traverser l'intersection avec le feu vert et 41% trouvent le temps alloué insuffisant ;
- Aux endroits où il y a des feux pour piétons, 65% estiment que le temps alloué est suffisant alors que 32% trouvent ce temps trop court;
- 78% des répondants considèrent qu'il est plus sécuritaire de traverser la rue aux endroits où il y a des passages piétonniers délimités par un marquage (blanc ou jaune);
- 94% mentionnent qu'il est plus sécuritaire de traverser à une intersection contrôlée, soit par des feux de circulation (74%) ou par des panneaux d'arrêt (20%);
- Aux intersections munies de feux de circulation, 74% préfèrent traverser la rue avec des feux pour piétons, et ce, lorsque toutes les voitures sont immobilisées, alors que 17% préfèrent suivre le feu vert et traverser en même temps que les automobiles.

3.2.3 Respect de la signalisation

Il est intéressant de s'interroger sur le respect de la signalisation de la part des différents usagers du réseau routier. La section qui suit présente les principales conclusions relatives au respect de la signalisation ⁽⁵⁾.

Lorsque les répondants ont été interrogés sur leur respect de la signalisation en tant que piéton, 41% affirment toujours respecter la signalisation, 53% disent respecter souvent la signalisation alors que 6% respectent rarement la signalisation;

Malgré ce pourcentage, 71% avouent avoir déjà traversé la rue à pied à une intersection sur un feu vert alors que le feu pour piéton affichait une main rouge fixe.

Lorsqu'on interroge les cyclistes sur le respect de la signalisation, 37% disent toujours respecter la signalisation, 52% affirment qu'ils respectent souvent la signalisation et 7% disent respecter rarement la signalisation.

Quant aux automobilistes, 79% disent toujours respecter la signalisation et 21% souvent.

3.2.4 Perception à l'égard des contrôles policiers, des amendes et de la réglementation

Lors du sondage téléphonique, les répondants ont été questionnés sur la perception qu'ils ont des contrôles policiers à l'égard des piétons, cyclistes et automobiles ainsi que sur la réglementation en vigueur et le montant associé aux infractions au Code de la sécurité routière. Voici donc les faits saillants⁽⁵⁾ :

- 81% des répondants sont en accord avec les contrôles policiers visant à faire respecter les règles de sécurité aux piétons et 17% sont en désaccord;
- Pour ce qui est du montant des amendes variant entre 15\$ et 30\$ pour le non-respect des règles de sécurité par un piéton, 21% disent que ce montant est trop sévère, 62% jugent adéquat ce montant et 15% jugent pas assez sévère cette amende;
- Un cycliste ne respectant pas la priorité de passage du piéton est passible d'une contravention comprise entre 15\$ et 30\$. De tous les répondants, 7% trouvent ce montant trop sévère, 55% jugent adéquat ce montant et 36% trouvent pas assez sévère cette contravention;
- Pour le conducteur d'un véhicule motorisé qui ne respecte pas la priorité aux piétons, la contravention peut varier entre 100\$ et 200\$. Les répondants jugent adéquat ce montant dans une proportion de 65%, 19% trouvent ce montant trop élevé alors que 15% le trouvent pas assez élevé;
- Des opinions plutôt partagées ont ressorties par rapport à l'interdiction d'effectuer un virage à droite sur un feu rouge, 56 % sont en accord avec cette interdiction alors que 40% sont plutôt en désaccord.

4.0 Consultation publique

4.1 Démarche

«Conformément au programme d'activité des Commissions permanentes pour l'année 2012-2013, la Commission permanente sur le transport et les travaux publics a procédé à un examen public portant sur la traversée de la rue. La Commission a pu compter sur la collaboration et l'expertise de la Direction des transports ainsi que du Service de police de la Ville de Montréal»⁽²⁾.

L'étude de ce dossier s'est déroulée en deux volets, soit une étude publique et examen public. *«Cette étude s'inscrit dans la foulée de la mise en œuvre des mesures énumérées aux 14^e et 17^e chantiers du Plan de transport adopté en 2008 par le Conseil de ville de Montréal»⁽²⁾. Le 14^e chantier étant la mise en œuvre de la Charte du piéton et le 17^e chantier étant d'accroître la sécurité des déplacements.*

L'étude publique, qui s'est tenu le 17 octobre 2012, visait à présenter la démarche préconisée par la Direction des transports pour l'analyse des besoins et attentes de la population et la recherche de solutions en vue de la révision des passages pour piétons. Lors de cette première étape, les citoyens et représentants d'organismes étaient invités à poser des questions et à s'exprimer relativement à la démarche proposée.

Le 10 avril 2013, la Direction des transports est revenue présenter dans le cadre d'une première séance publique de la Commission les résultats de ces études, dont les faits saillants ont été décrits précédemment. On suivi quatre autres séances consacrées à l'audition des mémoires déposés par le public. Par la suite, les commissaires se sont réunis en réunions de travail afin d'analyser les commentaires et les mémoires et ainsi formuler les treize recommandations qui ont été adoptées le 11 septembre 2013.

4.2 Description des mémoires déposés

Lors des quatre séances de consultation publique pour l'audition des mémoires, *«près de 115 personnes ont assisté à l'une ou l'autre des assemblées publiques, et parmi elles, 29 ont pris la parole pour se prononcer sur la sécurisation des traverses piétonnes. Au total, la Commission a reçu 22 mémoires de citoyens et d'organismes sur la question de la traversée de la rue⁽²⁾. Les citoyens et organismes ayant déposé un mémoire représentent de façon générale :*

- Les piétons et les cyclistes;
- Les personnes à mobilité réduite;
- Les personnes âgées;
- Les citoyens de certains quartiers dans divers arrondissements;
- Les usagers du transport en commun.

4.3 Points communs entre les divers mémoires déposés

En analysant les diverses recommandations formulées dans les mémoires déposés auprès de la Commission, certaines reviennent systématiquement, et ce, peu importe le groupe représenté. Voici un tableau qui présente les recommandations les plus fréquemment mentionnées dans les mémoires.

Tableau 2 Recommandations citées le plus fréquemment dans les mémoires

RECOMMANDATIONS	TOTAL DES INTERVENANTS AYANT SOULEVÉ LA RECOMMANDATION
Faire respecter le dégagement de 5 mètres des intersections prévu dans le <i>Code de la sécurité routière</i>	9
Affecter des ressources supplémentaires au marquage et déployer le marquage de longue durée aux carrefours prioritaires	8
Maintenir l'interdiction de virage à droite au feu rouge	7
Intégrer les mesures d'apaisement de la circulation aux projets de réfection routière	7
Maintenance et déneigement systématique prioritaire des traverses et des coins de rues	7
Réduire le volume de circulation automobile	6
Améliorer l'éclairage aux traverses piétonnes	6
Déployer de façon systématique les saillies de trottoir aussi bien dans les quartiers qu'au centre-ville	5

Les éléments le plus souvent mentionnés dans les mémoires sont très variés et concernent la visibilité autant du piéton que de la signalisation, l'apaisement de la vitesse et de la circulation des véhicules motorisées, la protection des traverses aux intersections et l'entretien des trottoirs et coins de rues particulièrement en hiver.

4.4 Treize recommandations formulées par la Commission permanente sur le transport et les travaux publics

Le processus d'examen public a mené la Commission permanente sur le transport et les travaux publics à formuler treize recommandations qui devront être mise en œuvre afin d'accroître le confort e la sécurité des piétons, voici ces recommandations⁽²⁾.

Aménagements d'intersections et des traverses piétonnes

R-1

Que la Ville de Montréal, les arrondissements, le Service de police de la Ville de Montréal et les villes liées s'assurent de faire respecter, d'ici octobre 2017, les règles prévues au Code de la sécurité routière concernant le 5 mètres de dégagement des coins de rue et de part et d'autre d'un passage piétonnier; et que la Direction des transports soit mandatée pour les accompagner sur les questions techniques afin d'assurer une implantation harmonieuse de cette mesure⁽²⁾.

R-2

Que la Direction des transports adopte de nouveaux critères permettant, lorsque justifié, d'allonger le temps alloué à la traversée de la rue, notamment pour les piétons à mobilité réduite, en présence de traverses scolaires et aux endroits où il y a une forte concentration de personnes âgées⁽²⁾.

R-3

Que la Direction des transports apporte une attention particulière aux sites où l'insécurité et l'inconfort des piétons sont particulièrement élevés, tels que le secteur Saint-Pierre et l'intersection de la rue Mont-Royal et de l'avenue Du Parc, et qu'elle privilégie, à cet égard, des interventions concertées avec les arrondissements le long de corridors de déplacement⁽²⁾.

R-4

Que la Ville centre et les arrondissements assurent une meilleure planification et coordination des interventions sur le réseau routier municipal afin de profiter systématiquement des travaux de réfection routière pour intégrer des mesures visant à améliorer la sécurité et le confort de tous les piétons et, plus particulièrement, des personnes à mobilité réduite⁽²⁾.

R-5

Que la Ville centre et les arrondissements prennent les mesures nécessaires pour améliorer l'efficacité de traitement des demandes de changement ou d'installation de feux de circulation⁽²⁾.

R-6

Que la Ville centre et les arrondissements évaluent et revoient l'aménagement des passages piétonniers à mi-bloc (hors intersections) afin d'accroître la sécurité et le confort des piétons à ces endroits⁽²⁾.

Marquage des passages piétonniers

R-7

Que la Direction des transports se dote des ressources nécessaires pour évaluer les pratiques actuelles de marquage de la chaussée et qu'elle propose aux arrondissements des alternatives pour augmenter la présence, la qualité et la durabilité du marquage dans le réseau routier municipal⁽²⁾.

Éducation, sensibilisation, information

R-8

Que le Service de police de la Ville de Montréal et le Service des infrastructures, du transport et de l'environnement poursuivent leurs campagnes de sensibilisation et d'éducation auprès des piétons, cyclistes et conducteurs de véhicules motorisés concernant le partage sécuritaire de la route⁽²⁾.

Feux pour piétons et feux sonores

R-9

Que la Direction des transports adopte une stratégie d'harmonisation des modes de fonctionnement des feux piétons sur le territoire de l'agglomération de Montréal⁽²⁾.

R-10

Que, pour l'ensemble du territoire de la Ville de Montréal, la Direction des transports intensifie l'installation de feux piétons à toutes les intersections munies de feux de circulation le long de toutes les rues affichant de forts débits véhiculaires et piétonniers (ex. rue Sherbrooke), notamment pour les piétons à mobilité réduite, en présence de traverses scolaires et aux endroits où il y a une forte concentration de personnes âgées⁽²⁾.

R-11

Que la Direction des transports intensifie l'installation des feux sonores⁽²⁾.

Voies réservées aux autobus

R-12

Que la Ville de Montréal et la Société de transport de Montréal s'assurent conjointement, notamment lors de l'implantation d'une voie réservée, d'accroître de manière systématique la sécurité et le confort des piétons le long des voies réservées et lignes express d'autobus, particulièrement aux intersections et en présence de traverses piétonnes⁽²⁾.

Normes de signalisation

R-13

Que la Direction des transports soit mandatée pour faire la formation du personnel technique de la Ville centre et des arrondissements sur l'interprétation et l'utilisation des normes de signalisation ; et poursuive les représentations auprès du Ministère des transports du Québec pour modifier les normes de signalisation, lorsque requis, afin qu'elles tiennent davantage compte des besoins et contraintes du milieu urbain, notamment concernant l'implantation de panneaux d'arrêt⁽²⁾.

5.0 Comment ces résultats viennent influencer Plan d'action

Avant que la Commission permanente sur le transport et les travaux se penche sur la question de la traversée de la rue, la Direction des transports avait déjà élaboré un plan d'action pour accroître la sécurité et le confort des piétons. Les actions ciblées dans ce plan d'action concernent :

- L'aménagement d'intersections;
- L'aménagement des passages pour piétons entre les intersections;
- L'apaisement de la circulation;
- Le marquage des passages piétonniers;
- Les feux pour piétons;
- Le virage à droite au feu rouge;
- L'éducation, sensibilisation et information;
- Le contrôle policier;
- Le suivi-évaluation;
- Le développement et l'harmonisation.

Les recommandations émises par la Commission permanente sur le transport et les travaux publics viennent confirmer et spécifier les actions déjà prévues dans le plan d'action et apportent de nouveaux points à prendre en compte afin d'accroître la sécurité et le confort des piétons. Or, même si l'analyse des collisions impliquant des piétons indiquaient l'importance d'agir sur certains scénarios de collisions dont celui où le véhicule effectue un virage à gauche et le piéton traverse en respectant la signalisation, le sondage et la consultation sont venus mettre la priorité sur les mesures qui permettent d'assurer la visibilité et la protection du piéton. Il est aussi clairement ressorti que les citoyens et usagers désiraient des mesures intégrées qui s'appliquent à l'ensemble du réseau.

6.0 Où on en est et les prochaines étapes

Suite à l'adoption des treize recommandations de la Commission par le Conseil municipal et le Conseil d'agglomération en septembre 2013, le Comité exécutif doit mandater les intervenants visés par les recommandations afin que ceux-ci prennent les moyens pour les mettre en œuvre. Les intervenants qui doivent être mandatés sont : la Direction des transports, la Société de transport de Montréal et le Service de police de la Ville de Montréal. Ces derniers travailleront en collaboration afin d'atteindre les objectifs visés dans les recommandations.

La Direction des transports travaille actuellement à développer des stratégies de mise en œuvre pour chacune des recommandations.

Références

1. Direction des transports, Plan de transport 2008, 2008 Montréal, 221 pages
2. Commission permanent sur le transport et les travaux publics, Rapport et recommandations – Examen public - La traversée de la rue : Comment accroître la sécurité et le confort des piétons, 23 septembre 2013 Montréal, 16 pages
3. CIMA+. Étude des passages piétonniers dans le réseau de l'agglomération de Montréal – Analyse des collisions, 31 décembre 2012 Montréal, 78 pages
4. Direction des transports, Examen public – Commission permanente sur le transport et les travaux publics, Présentation, Direction des transports, 10 avril 2013, 62 diapositives
5. LÉGER MARKETING. Sondage d'opinion sur le confort et le sentiment de sécurité chez les piétons à Montréal, novembre 2012, 63 pages
6. Urban Systems, City of Vancouver Pedestrian Safety Study - Final Report, April 24, 2012, 92 pages + appendices.
7. Transportation Services Division, City of Toronto Pedestrian Collision Study, January 2007, 110 pages.