



Les Chantiers en milieux urbains

Octobre 2008

Recherche et rédaction :

Daniel Bouchard, Conseil régional de l'environnement de Montréal

Révision :

Dominique Sorel, Centre d'écologie urbaine de Montréal

André Porlier, Conseil régional de l'environnement de Montréal

Isabelle Gaudette, Comité circulation du Plateau Mont-Royal soutenu par la Maison d'Aurore

Leila Copti, Conseil régional de l'environnement de Montréal

Coalition pour la réduction et l'apaisement de la circulation

454, avenue Laurier Est

Montréal (QC)

H2J 1E7

Tél. : (514) 842-2890

Courriel : info@cremtl.qc.ca

©2008

La **Coalition pour la réduction et l'apaisement de la circulation (C.R.A.C.)**, a été initiée par le Conseil régional de l'environnement de Montréal afin de contribuer à la mise en place de mesures de réduction et d'apaisement de la circulation, en facilitant et en soutenant l'implication citoyenne, en influençant la prise de décision des instances municipales et en intervenant publiquement pour soutenir les positions de ses membres. La C.R.A.C. représente une cinquantaine d'organismes à but non lucratif et de comités de citoyens.

Introduction

La Commission permanente du conseil municipal sur le transport, la gestion des infrastructures et l'environnement a invité la population de Montréal à participer à une étude publique sur les différentes étapes de mise en oeuvre des travaux d'infrastructures en milieux urbains.

La Coalition pour la réduction et l'apaisement de la circulation (C.R.A.C.) a participé à cette étude publique tenue le mardi 23 septembre 2008 à l'Hôtel de ville de Montréal afin de faire part de ses recommandations sur les trois aspects suivants : l'intégration des mesures d'apaisement de la circulation lors de la réfection du réseau routier, la sécurisation des chantiers routiers et les possibilités de verdissement lors de la réfection du réseau routier en milieux urbains.

1) Mesures d'apaisement de la circulation

La C.R.A.C. a remarqué qu'il ne semblait pas y avoir d'évaluation systématique des possibilités d'intégration de mesures d'apaisement de la circulation lors de la réfection du réseau routier. Plusieurs arrondissements et villes liées ne font que refaire les rues et trottoirs de la même manière alors qu'ils pourraient profiter de l'occasion pour y intégrer des mesures d'apaisement de la circulation (avancées de trottoir, dos d'âne etc.), qui augmenteraient la sécurité des piétons et cyclistes et réduiraient les débits de circulation dans les rues locales.

Par exemple :



Rue Sherbrooke entre Girouard et Grand

Une réfection de la rue Sherbrooke a eu lieu cet été entre les rues Grand et Girouard. Les travaux consistaient à réparer les trottoirs. Le tronçon a été refait de façon identique au trottoir qui existait préalablement. Cette section de la rue Sherbrooke est très large et comporte une activité commerciale importante générant de nombreux déplacements. De plus, de nombreux

traumatismes ont été constatés (piétons, cycliste et automobilistes) sur cette rue¹. L'arrondissement aurait pu saisir cette occasion afin de faire par exemple des avancées de trottoir et des îlots centraux pour sécuriser les déplacements des piétons. De tels aménagements sont présents sur cette même rue à Westmount et dans l'arrondissement Ville-Marie. Partout où le stationnement sur rue est permis, il est possible de réduire la distance de traverse pour les piétons en construisant des avancées de trottoir dans la zone de 5m où le stationnement est interdit par le code de sécurité routière². De tels aménagements ne nuisent aucunement à la manœuvre des autobus, tel que démontré dans les autres secteurs aménagés de la rue Sherbrooke (Ville-Marie et Westmount).



Photo Daniel Bouchard le 29 sept. 2008

Rue Berri à l'intersection du boul. St-Joseph

Des travaux ont lieu présentement à l'intersection de la rue Berri et du boul. St-Joseph. Ce tronçon est situé devant l'une des sorties de la station du métro Laurier qui génère beaucoup de déplacements à pied. Les réparations auraient pu inclure un prolongement du trottoir sur la rue Berri ou sur le boul. St-Joseph.

La durée de vie relativement longue des chaussées et des trottoirs fait de la réfection de ces infrastructures un moment propice pour évaluer la possibilité d'intégrer des mesures d'apaisement de la circulation, les coûts peuvent être réduits significativement lorsque la machinerie, le personnel et les matériaux sont déjà sur place. Une analyse systématique des possibilités d'intégration de mesures d'apaisement de la circulation devrait être effectuée pour tous les travaux de réfection.

¹ Patrick Morency, Marie-Soleil Cloutier (2005) : Distribution géographique des blessés de la route sur l'île de Montréal (1999-2003). Cartographie pour les 27 arrondissements.

² Code de la sécurité routière du Québec, article 386.4

Par ailleurs, la C.R.A.C. questionne le paradigme de la Ville de Montréal selon lequel il est impossible de mettre en place des mesures d'apaisement de la circulation sur les artères alors qu'elle en a réalisé dans l'arrondissement Ville-Marie à l'ouest de la rue Atwater sur le boul. Sherbrooke qui est une artère. Pourquoi alors ne pas répéter l'expérience sur d'autres artères?

La C.R.A.C. propose que la Ville de Montréal et les arrondissements évaluent systématiquement la possibilité d'intégrer des mesures d'apaisement de la circulation lors de la réfection du réseau routier en incluant les artères.

D'autre part, les membres de la C.R.A.C ont été en mesure de constater qu'une grande majorité d'arrondissements ne possèdent toujours pas l'expertise concernant les mesures d'apaisement de la circulation. Il serait utile de créer une unité de spécialistes de l'apaisement de la circulation pouvant conseiller et accompagner l'ensemble des arrondissements dans leurs travaux de réfection.

La C.R.A.C propose la création d'une unité de spécialistes de l'apaisement de la circulation, responsable de conseiller les arrondissements dans leurs travaux de réfection.

2) Sécurisation des chantiers routiers

La C.R.A.C. a remarqué que la signalisation et les mesures de sécurité de plusieurs chantiers urbains étaient déficients pour les piétons et inexistantes pour les cyclistes.

Pourtant la ville de Montréal s'est engagée par la Charte du piéton à protéger les piétons à proximité des entraves et le Ministère des transports a même développé une norme qui exige des déviations sécuritaires d'un mètre pour les piétons lors des chantiers urbains³.

Mentionnons aussi que Vélo Québec, la Direction de la santé publique de Montréal et la Fondation pour la promotion de la pédiatrie sociale avaient exigé des mesures de sécurité pour les cyclistes autour des chantiers urbains après le décès d'un cycliste en 2006 (voir communiqué de presse en annexe-1).

Pour vérifier la sécurité des piétons et des cyclistes sur les différents chantiers de la ville, la C.R.A.C. a examiné 6 chantiers au hasard répartis dans les arrondissements Le Plateau Mont-Royal, Outremont et Ville-Marie.

³ Norme 4.42.4 du Ministère des transports du Québec

2.1) Chantier sur la rue St-Grégoire au nord du parc Laurier



Photo prise par Daniel Bouchard le 29 sept. 2008

On peut remarquer sur ce chantier que le trottoir est discontinu et qu'il n'y a aucune déviation sécuritaire pour les piétons ni pour les cyclistes.

2.2) Chantier sur la rue Bernard à l'intersection de la rue Hutchison



Photo prise par Daniel Bouchard le 29 sept. 2008

On peut remarquer sur ce chantier que le trottoir n'est pas affecté par les travaux et que les piétons peuvent y circuler librement. Par contre l'obstacle est infranchissable pour les cyclistes à droite, et à gauche il n'y a pas un espace suffisant pour passer en même temps que les voitures.

2.3) Chantier sur la rue Gilford à l'intersection de la rue de Lanaudière



Photo prise par Daniel Bouchard le 29 sept. 2008

On peut constater qu'aucune déviation sécuritaire n'a été aménagée pour les piétons.

2.4) Chantier sur la rue Du Parc à l'intersection de la rue St-Viateur



Photo prise par Daniel Bouchard le 29 sept. 2008

On peut constater qu'une déviation sécuritaire a été aménagée pour les piétons, même si la largeur d'un mètre est à peine respectée. Cependant il n'y a ni aménagement ni signalisation pour les cyclistes.

2.5) Chantier sur la rue Henri-Julien un peu plus au nord que l'intersection avec la rue Laos



Photo prise par Daniel Bouchard le 29 sept. 2008

Ce chantier est probablement un chantier privé mais il empiète sur la voie publique. Il coupe complètement le trottoir sans signalisation et sans qu'une déviation sécuritaire soit aménagée pour les piétons ou les cyclistes.

2.6) Chantier sur la rue Laurier à l'intersection de la rue Berri



Photo prise par Daniel Bouchard le 29 sept. 2008

Le chantier n'obstrue pas le trottoir, il est délimité par des repères visuels mais il n'y a aucune mesure de protection ou de signalisation pour les cyclistes.

La C.R.A.C. propose d'améliorer la sécurité aux abords des chantiers urbains en exigeant la présence de techniciens certifiés en signalisation sur les chantiers et en augmentant le nombre de vérification. La ville de Montréal doit également émettre des pénalités financières aux entrepreneurs qui ne respectent pas la réglementation.

3) Analyse des possibilités de verdissement

Dans son plan stratégique de développement durable, la ville de Montréal s'est engagée à lutter contre les îlots de chaleur et à verdir Montréal. Pour atteindre ses objectifs de verdissement, il est important que la Ville de Montréal profite des travaux de réfection du réseau routier pour réduire les surfaces minéralisées au profit du verdissement.

A cet égard, la C.R.A.C. a remarqué qu'il ne semble pas y avoir d'analyse des possibilités de verdissement lors des chantiers en milieu urbain. À la page 2 du 2^e document on nous présente un exemple de réalisation récente, soit celle du mail central du boulevard Marcel-Laurin. On peut constater que cet espace aurait pu être verdi au lieu d'être bétonné surtout dans une zone qui semble être à première vue un îlot de chaleur urbain.



La C.R.A.C. recommande d'intégrer une analyse des possibilités de verdissement lors de la période préparatoire de tous les chantiers urbains.

CONCLUSION

La C.R.A.C. considère tout d'abord que tous les chantiers urbains devraient systématiquement faire l'objet d'une évaluation préalable visant à intégrer des mesures d'apaisement de la circulation, incluant les artères, et à augmenter le verdissement. La C.R.A.C. recommande également d'améliorer la sécurité aux abords des chantiers urbains en exigeant des techniciens certifiés en signalisation sur les chantiers et en augmentant le nombre de vérification. Enfin, la C.R.A.C. est d'avis que la Ville de Montréal doit se doter d'une unité de spécialistes responsables de proposer des mesures d'apaisement de la circulation lors des travaux de réfection de rues et de trottoirs.

ANNEXE-I

Communiqué de presse

Vélo Québec, le Dr Gilles Julien et la Direction de santé publique de Montréal réclament une meilleure sécurité près des chantiers routiers pour les piétons et les cyclistes

Montréal, le 31 août 2006. Des représentants de Vélo Québec, de la Direction de santé publique de Montréal, le Dr Gilles Julien, président de la Fondation pour la promotion de la pédiatrie sociale et des représentants de la famille et amis de la jeune cycliste Laurence Jacob-Roy, décédée le 13 juin aux abords d'un chantier routier non-sécurisé à Lachine, ont tenu aujourd'hui un point de presse pour souligner le fait que, deux mois après son décès, plusieurs chantiers routiers demeurent encore non sécuritaires pour les piétons et les cyclistes à Montréal.

Que ce soit pour des travaux sur la chaussée ou sur le trottoir, ou encore des entrepreneurs privés qui installent leur matériel sur les pistes cyclables et les trottoirs pour des travaux sur des bâtiments, force est de constater trop souvent l'insuffisance des mesures de protection face au danger que représente ces « fermetures temporaires » qui n'offrent aucune alternative de parcours sécuritaire pour les piétons et les cyclistes.

« Comment se fait-il que les automobilistes ont accès à des déviations sécuritaires et bien balisées lorsque des travaux ont cours sur la rue, pendant que les piétons et les cyclistes doivent souvent se débrouiller au péril de leur vie lorsque des travaux ont lieu sur les trottoirs et les pistes cyclables? », questionne Suzanne Lareau, présidente-directrice générale de Vélo Québec.

« Les enfants, qu'ils soient cyclistes ou piétons, doivent pouvoir, en tout temps, circuler en sécurité sur la voie publique. Il est inconcevable que la vie de nos enfants soit subordonnée à la primauté de la circulation automobile » a pour sa part souligné le Dr Julien qui voit là une autre manifestation de négligence à l'endroit des enfants dont le bien-être est au cœur de ses préoccupations à titre de pédiatre social.

« Sur l'île de Montréal, de 1999 à 2003, près de 10 000 piétons et cyclistes ont été blessés lors d'une collision avec un véhicule. D'ailleurs, plus de 50 % des personnes décédées suite à un accident routier de 1999 à 2001 à Montréal étaient des piétons ou des cyclistes », indique le Dr Louis Drouin, responsable du secteur Environnement urbain et santé de la Direction de santé publique de Montréal. *« Sans la protection d'une carrosserie, piétons et cyclistes sont extrêmement vulnérables lorsque survient une collision avec un véhicule. Il s'avère donc essentiel de prévenir ces accidents par des aménagements sécuritaires en tout temps, ce qui inclut obligatoirement lors de travaux qui encombrant les voies normalement réservées aux piétons et cyclistes »* explique le Dr Drouin.

Un rappel à l'ordre

Vélo Québec, la Direction de santé publique de Montréal et la Fondation pour la promotion de la pédiatrie sociale demandent aux municipalités et au ministère des Transports de faire respecter les normes en vigueur lorsque des travaux sont réalisés sur les trottoirs ou sur les pistes cyclables. Les trois organisations interpellent également les autorités afin qu'elles fassent

connaître ce qu'elles font afin d'assurer la sécurité des piétons et des cyclistes sur les chantiers routiers depuis le tragique accident de juin dernier.

La norme du MTQ

La norme 4.42.4 du MTQ est très claire au sujet des déviations sécuritaires pour piétons: «Lorsqu'un trottoir est obstrué en raison de travaux, un passage temporaire d'une largeur d'au moins 1 m doit être aménagé du côté des maisons ou des édifices. Si ce passage ne peut être mis en place sur ce côté du chemin public, il doit être situé sur la chaussée et être délimité par des repères visuels. La circulation des piétons peut, s'il y a lieu, être détournée sur le trottoir opposé, à l'endroit où les piétons peuvent traverser en toute sécurité. »

Vélo Québec, pour les cyclistes et les piétons

Vélo Québec a pour mission d'améliorer la santé, l'environnement et le bien-être des citoyens par la création, la production et la promotion d'activités, des biens et de services dans les domaines du vélo et du transport durable ainsi que du plein air, du tourisme, du sport et du loisir. Vélo Québec regroupe Vélo Québec Association, Vélo Québec Éditions, Vélo Québec Événements et Vélo Québec Voyages.

La préoccupation de Vélo Québec pour les piétons découle naturellement de la proximité d'intérêts entre les piétons et les cyclistes, notamment en ce qui a trait à l'aménagement urbain. Et c'est sans oublier que les cyclistes deviennent des piétons dès qu'ils ont stationné leur vélo.

À propos de la Direction de santé publique de Montréal

La Direction de santé publique de Montréal a pour mandat d'améliorer l'état de santé de la population, notamment grâce à des actions d'information, de recherche et de documentation, de sensibilisation et d'intervention sur la place publique. Elle publiait d'ailleurs en mai dernier son 8e rapport annuel qui porte sur le transport urbain et la santé.

À propos de la Fondation pour la promotion de la pédiatrie sociale

Le Dr Gilles Julien exerce ses fonctions de pédiatre social dans le quartier Hochelaga-Maisonneuve depuis plus de 15 ans et, plus récemment, dans le quartier Côte-des-Neiges où sont installés le centre Assistance d'enfants en difficulté (AED) et le Centre de services préventifs à l'enfance (CSPE).

Il préside la Fondation pour la promotion de la pédiatrie sociale (FPPS) qui a organisé une levée de fonds en soutien au projet des camps-découverte de La Mouvée permettant aux enfants de quartiers défavorisés de Montréal d'effectuer au séjour au Îles-de-la-Madeleine. Cette levée de fonds a pris la forme d'un périple de 1 200 km à vélo Montréal-Îles-de-la-Madeleine, pilotée par le Dr Julien. La famille de Laurence Jacob-Roy avait exprimé le souhait que parents et amis fassent un don pour la réalisation de ce projet.

Source : Vélo Québec, Direction de santé publique de Montréal, Fondation pour la promotion de la pédiatrie sociale

Information :

Vélo Québec
Patrick Howe
Directeur des relations publiques
Tél. : (514) 521-8356 x 348
Cell. (514) 942-0743

Direction de santé publique, Agence de la santé et des services sociaux de Montréal
Marie Pinard
Agente d'information
Tél. : (514) 528-2400 x 3471

Fondation pour la promotion de la pédiatrie sociale
Christiane Brunelle
Tél.. : (514) 527-3777
Cell. : (514) 835-3496
Courriel : fondation@pediatriesociale.org