



Commission portant sur la Cohabitation sécuritaire entre les usagers vulnérables et les véhicules lourds à Montréal

COHABITATION DES USAGERS VULNÉRABLES ET DES VÉHICULES LOURDS : AU-DELÀ DE LA RESPONSABILITÉ INDIVIDUELLE, AGIR SUR LES SYSTÈMES

Présenté à la Commission sur le transport
et les travaux publics de la Ville de Montréal



PRÉAMBULE

Vélo Québec salue la volonté de la ville de Montréal de s'attaquer aux problèmes criants que posent les véhicules lourds pour les usagers vulnérables (piétons et cyclistes) sur son territoire, dans le cadre de sa politique Vision zéro. Cet enjeu préoccupe Vélo Québec car, bien que les collisions impliquant des véhicules lourds et des cyclistes soient relativement rares (3.9% des collisions de 2008 à 2013), leurs conséquences sont souvent dramatiques : durant la même période, près d'un tiers des décès de cyclistes impliquaient un véhicule lourd.

Les propositions des pages suivantes sembleront se concentrer beaucoup sur la réalité des cyclistes, mais en réalité, beaucoup d'entre elles bénéficieront autant aux piétons qu'aux cyclistes. C'est une nécessité à la vue du bilan routier de la Société d'assurance automobile du Québec rendu public cette semaine, qui met en lumière une hausse préoccupante de 40% des décès chez les piétons entre 2015 et 2016!

Les documents présentés par le service des transports de la ville de Montréal dans le cadre de cette consultation en attestent : les scénarios de collisions sont bien compris; les solutions sont nombreuses, et elles sont connues. L'approche Vision zéro nous invite à ne plus faire de concessions quant à la sécurité et la vie humaine, et à accepter tout changement qui sera nécessaire pour atteindre l'objectif de zéro décès et zéro blessé grave. L'heure n'est plus tant à la consultation qu'à l'action.

INGÉNIERIE DES VÉHICULES : NE PAS ATTENDRE LES PALIERS SUPÉRIEURS DE GOUVERNEMENT POUR EXIGER MIEUX

Les données colligées sur les collisions entre véhicules lourds et usagers vulnérables sont éloquentes : ce qui rend les véhicules lourds si dangereux, c'est l'ampleur de leurs angles morts. Plusieurs avenues sont évoquées pour tenter de réduire ces angles morts en agissant sur :

- > le design des véhicules (cabines à nez plat, portes vitrées);
- > le nombre, le type et l'emplacement des miroirs;
- > les caméras ;
- > les autres systèmes de détection, tant à l'intention des chauffeurs que des autres usagers de la route.

Mais il faut se rendre à l'évidence : il y a peu d'incitatifs, pour l'industrie du camionnage, à investir volontairement en ce sens. Régulations et normes fédérales plus sévères tardent à voir le jour, et de nouveaux camions sont mis en circulation tous les ans, qui rouleront pour de nombreuses années, sans que ces critères soient véritablement pris en compte.

Or Montréal a le pouvoir de montrer l'exemple et d'exiger mieux sur son territoire :

- > à titre de propriétaire d'une flotte de véhicules : en poursuivant sa politique de protections latérales sur tous les camions municipaux; en équipant ses camions de dispositifs de visibilité; en optant pour des véhicules au design mieux adapté à la réalité urbaine, y compris pour ses services d'urgence;
- > à titre de client : en exigeant que ses fournisseurs (services de déneigement, de livraison) optent pour des véhicules aux angles morts réduits;
- > à titre de métropole : en restreignant l'accès à son territoire aux véhicules ne satisfaisant pas aux exigences minimales de visibilité, ou en les obligeant à être escortés adéquatement.

À cet égard, il est extrêmement instructif de s'attarder au plan annoncé en 2016 par la ville de Londres, pour réduire progressivement l'accès de son territoire aux véhicules lourds offrant les pires performances de visibilité. D'ici 2020, Londres bannira ainsi de son territoire près de 35,000 camions de « classe 0 », sur la base d'un système de classification et d'évaluation de la vision directe par le conducteur¹. Suivront en 2024 les camions de classes 1 et 2, de sorte que dans moins de 10 ans, seuls les camions offrant la meilleure vision directe demeureront autorisés.

PROPOSITION 1 : Opter pour des véhicules municipaux et véhicules d'urgence au design offrant la meilleure vision, équipés de protections latérales et de systèmes permettant de réduire les angles morts.

¹«London to ban 35,000 trucks from 2020 in cycling safety push » <https://www.ft.com/content/78d33ca8-8665-11e6-a29c-6e7d9515ad15>

PROPOSITION 2 : Inclure dans les contrats avec les fournisseurs utilisant des véhicules lourds des exigences en matière de vision et d'équipements de protection.

PROPOSITION 3 : Adopter un plan d'interdiction progressive d'accès au territoire pour les véhicules présentant les angles morts les plus larges, inspiré du plan de la ville de Londres.

INGÉNIERIE DES TRANSPORTS ET AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE : ADAPTER L'ENVIRONNEMENT AUX HUMAINS PLUTÔT QU'ÀUX VÉHICULES

Vélo Québec souligne régulièrement l'importance de l'environnement bâti sur les comportements des usagers, ainsi que la sécurité et la convivialité des déplacements à pied et à vélo. Il nous apparaît évident qu'une grande part des gains faits en sécurité routière ces dernières années sont à attribuer aux aménagements : voies cyclables et mesures d'apaisement de la circulation assurent aux plus vulnérables une meilleure protection et une moindre exposition aux dangers de la circulation motorisée.

Malheureusement, plusieurs réaménagements majeurs entrepris les dernières années sur des rues et artères montréalaises ne font toujours aucune place aux personnes se déplaçant à vélo. À l'avenir, il faudra donc développer un « réflexe vélo » pour s'assurer que tout nouveau réaménagement de rue soit fait selon les principes de « rue complète », soit en prenant en compte les besoins de tous les usagers, incluant ceux à vélo. Cette approche opportuniste se veut complémentaire au développement planifié du réseau cyclable, et permettra des gains importants pratiquement sans coût supplémentaire.

PROPOSITION 4 : Adopter une approche de rue complète pour tout nouveau réaménagement de rue, en s'assurant de répondre aux besoins de tous les usagers, incluant ceux à vélo.

Montréal devrait, de manière générale, privilégier des quartiers et des milieux de vie à échelle humaine, et ne pas laisser le gabarit de camions de plus en plus « obèses » dicter l'aménagement de nos rues. Il est temps d'affirmer que ce sont aux véhicules à se plier à l'échelle de nos quartiers, et non aux rues à s'adapter à leur taille toujours croissante, aux dépens de la sécurité et la convivialité auxquelles les citoyens sont en droit de s'attendre. Si une telle approche vient avec des contraintes, elle stimulera aussi l'invention de nouvelles chaînes logistiques pour le transport de marchandises, des chaînes où l'on comprend que le camion de 53" conçu pour le transport de longue distance sur autoroute n'a pas à se rendre dans le cœur de nos quartiers, et doit plutôt passer le relais à des véhicules plus petits, moins dangereux et mieux adaptés aux quartiers à forte densité. Nous saluons le fait que cette avenue soit évoquée dans les documents présentés en commission, et encourageons la ville à s'impliquer en ce sens.

PROPOSITION 5 : Soutenir et encourager la création de plateformes logistiques permettant le transport de marchandises par des véhicules mieux adaptés à la ville.

L'analyse des scénarios les plus fréquents de collisions entre cyclistes et véhicules lourds nous indique qu'une grande proportion de ces collisions surviennent aux intersections, lorsque le véhicule effectue un virage à droite alors que le cycliste cherche à poursuivre en ligne droite. Or, de nombreuses solutions existent pour améliorer la visibilité des cyclistes aux intersections et faire en sorte qu'ils ne demeurent pas dans l'angle mort des véhicules. Certaines de ces mesures sont déjà implantées à petite échelle à Montréal, mais nous encourageons la ville à passer à la vitesse supérieure et à les rendre plus systématiques. On parle notamment de :

- > Implanter des sas vélos² permettant aux cyclistes de se positionner de façon visible à l'intersection, en avant des véhicules; mener des opérations policières pour sensibiliser les automobilistes et faire respecter les sas vélos;
- > À défaut de sas vélo, implanter des lignes d'arrêt avancées pour les cyclistes ;
- > Faire usage de peinture verte ou de pictogrammes vélos au sol dans les intersections, en particulier aux intersections de voies cyclables, pour rappeler la présence de cyclistes³;
- > Lors de réaménagements plus ambitieux, envisager la création d'intersections protégées⁴ amenant les véhicules et les cyclistes à se croiser de façon perpendiculaire plutôt que parallèle.

Il est aussi possible de limiter les conflits aux intersections par une meilleure gestion des feux de circulation. Selon les cas, on peut par exemple :

- > Interdire le virage à droite par une flèche verte en début de cycle;
- > Le long d'axes cyclables achalandés, doter les feux de circulation de signaux pour cyclistes et programmer une phase exclusive aux cyclistes de quelques secondes en début de cycle;

²Voir NACTO, Bike boxes : <http://nacto.org/publication/urban-bikeway-design-guide/intersection-treatments/bike-boxes/>

³Voir NACTO, Intersection crossing markings : <http://nacto.org/publication/urban-bikeway-design-guide/intersection-treatments/intersection-crossing-markings/>

⁴Voir Protected intersection for bicyclists <https://vimeo.com/86721046>

- > Au besoin, faire usage du panneau de prescription P-285 pour que les cyclistes fassent usage des phases piétonnes des feux de circulation. Vélo Québec espère cependant que ces interventions ponctuelles pourront bientôt être remplacées par l'autorisation généralisée pour les cyclistes d'utiliser les phases piétonnes, comme demandé lors de la consultation sur la sécurité routière de la SAAQ. Nous saluons l'ouverture de la ville de Montréal et son soutien pour cette mesure.

PROPOSITION 6 : Multiplier et systématiser les mesures physiques permettant aux cyclistes d'être plus visibles ou d'éviter les zones d'angles morts des véhicules aux intersections.

PROPOSITION 7 : Doter les feux de circulation de phases exclusives aux piétons et cyclistes ou sans virage en début de cycle.

ÉDUCATION ET SENSIBILISATION : PLUS TÔT, POUR TOUS

En complément des actions structurantes sur les systèmes, nous sommes d'avis que les efforts de sensibilisation et d'éducation doivent se poursuivre et se diversifier, et nous offrons notre collaboration à la ville de Montréal pour agir en ce sens. Les citoyens doivent mieux comprendre les risques posés par les véhicules lourds, et ce, dès qu'ils atteignent l'âge de se déplacer de façon autonome, que ce soit en tant que piéton ou en tant que cycliste.

Depuis 2015, Vélo Québec offre aux élèves d'un nombre croissant d'écoles montréalaises la possibilité de participer au programme Cycliste averti. Au travers d'une combinaison d'apprentissages théoriques et pratiques, se concluant par une sortie sur route et un examen individuel, les élèves de 10 à 11 ans apprennent ainsi à se déplacer de façon sécuritaire et plus autonome dans leur quartier. Apprendre à rouler à vélo en sécurité est tout aussi essentiel que d'apprendre à nager, et chaque enfant montréalais devrait pouvoir bénéficier de ces apprentissages. C'est pourquoi nous invitons la ville de Montréal à soutenir le programme, pour permettre son expansion dans toutes les écoles de l'île.

PROPOSITION 8 : Soutenir le programme Cycliste averti afin que tous les élèves de troisième cycle primaire de Montréal puissent apprendre à rouler à vélo de façon sécuritaire.

Nous saluons les activités menées notamment par la Société de l'assurance automobile du Québec pour sensibiliser la population générale aux risques des angles morts sur les camions lors d'évènements grand public. En invitant les citoyens à constater par eux-mêmes l'ampleur des angles morts avec lesquels doivent composer les chauffeurs de véhicules lourds (camions et bus), ils permettent à chacun de mieux comprendre les risques inhérents de la cohabitation avec ces véhicules.

Mais il serait tout aussi intéressant de sensibiliser les chauffeurs de véhicules lourds, incluant les chauffeurs d'autobus de la STM, les personnels municipaux conduisant des équipements de la ville, et les membres des services d'urgence, à la réalité que vivent les cyclistes avec qui ils cohabitent. On peut à nouveau regarder du côté de Londres pour une initiative inspirante, celle de la compagnie Travis Perkins, qui a fait suivre à 1,650 de ses chauffeurs une journée de formation sur le vélo, comprenant non seulement des contenus théoriques, mais également des sessions pratiques sur route, qui permettent aux participants de faire l'expérience de la route du point de vue d'un cycliste⁵. Gageons que si une telle formation se généralisait dans nos villes, on verrait moins de dépassements dangereux de cyclistes de la part de chauffeurs professionnels!

PROPOSITION 9 : Concevoir et offrir aux conducteurs de véhicules lourds municipaux et paramunicipaux une formation de conduite à vélo.

⁵<http://www.standard.co.uk/news/transport/lorry-drivers-trained-on-bikes-in-bid-to-cut-cycling-deaths-in-london-a3427141.html>

CONCLUSION

Nous l'avons vu, de nombreuses solutions existent pour améliorer la sécurité des cyclistes qui côtoient de près les véhicules lourds. Mais ces solutions requièrent des ressources et parfois, des sacrifices sur d'autres fronts (fluidité de la circulation, coût ou complexité de transport...) Or, la Vision zéro adoptée par la ville de Montréal l'affirme clairement : la vie humaine doit avoir préséance sur toute autre préoccupation. Même si les efforts d'éducation et de sensibilisation devront se poursuivre, il est temps de passer d'un discours de responsabilité individuelle à une philosophie où concepteurs et gestionnaires de réseaux de transport assument leur part de responsabilité, celle d'offrir des systèmes sûrs, où l'erreur humaine ne résulte plus dans le décès des usagers les plus vulnérables. La ville de Montréal a, très certainement, cette responsabilité, et nous lui offrons notre collaboration pour atteindre cet objectif. Nous espérons ainsi améliorer la sécurité des personnes qui pédalent déjà, mais aussi rassurer ceux qui hésitent encore à prendre leur vélo par crainte pour leur sécurité.

À PROPOS DE VÉLO QUÉBEC

Depuis 50 ans (1967), Vélo Québec, organisme à but non lucratif, fait figure d'incontournable dans le paysage montréalais et québécois. Que ce soit à des fins de loisir ou de tourisme, ou comme moyen de transport propre et actif, Vélo Québec encourage sans relâche l'utilisation de la bicyclette afin d'améliorer l'environnement, la santé et le bien-être des citoyens. L'organisation emploie près d'une centaine de personnes, directement à son siège social de Montréal et par le biais de collaborations avec différents organismes à travers le Québec. Par ses événements (Tour de l'Île de Montréal, Festival Go vélo Montréal, Grand Tour Desjardins, etc.), les voyages qu'il organise, ses publications ou l'expertise technique qu'il dispense aux municipalités, Vélo Québec travaille à la création d'environnements favorables au transport actif et est reconnu à travers le Québec et au-delà de nos frontières.

Depuis 1995, Vélo Québec coordonne les activités de mobilisation, les activités techniques et de communication liées au déploiement et à la mise aux normes de la Route verte pour le ministère des Transports du Québec. Vélo Québec est un interlocuteur de premier rang auprès de différents niveaux de gouvernement pour identifier les besoins et les solutions afin d'améliorer et d'accroître l'usage du vélo.