

**Version simplifiée et améliorée de la présentation orale de
l'Ad Hoc Bicycle Advisory Group – Michael Kary**
(Voies d'accès au mont Royal – Mardi le 4 décembre 2018, 13h00)

Voilà un fait de la vie:

(image 1)

Whatever you do in public, you will interfere with the ability of others to do what they want to do, just as they will interfere with yours.

Peut importe ce que vous faites en public, vous allez empêcher les activités des autres, tout a fait comme ils vont empêcher les vôtres.

Je souligne ce fait car la semaine passé, certaines groupes se prononçait contre ce qu'ils appellent la privatisation— en anglais ils utilisent le mot *appropriation*. Ils veut dire un usage qui exclut des autres. Ils ont donné comme exemple l'usage de la route Camillien Houde comme lieu d'entraînement cycliste. Selon eux, ça fait que la route devient un équipement sportif, au contraire d'un bien publique.

Si on prend leur idée au sérieux, les enfants ne pourraient plus monopoliser la colline en face du lac des castors pour faire du toboggan. On arrêta à faire le ski de fond sur la montagne. En hiver en certains endroits sur le chemin Olmstead, la moitié de sa largeur est "privatisé" par la piste de ski de fond, alors que pour les piétons ça devient congestionné.

Moi comme coureur, j'évite déjà la montagne pendant les fin de semaines, car il y a trop de piétons. Les coureurs, est-ce qu'ils font de la montagne un équipement sportif? Ou est-ce que c'est les piétons qui ont privatisé la montagne a leurs fins?

Alors cette idée de la privatisation est mal formée. Le sport, tout à fait comme le transport, sont des activités aussi valables que n'importe quels d'autres.

De plus, on a dit que pour l'entraînement des cyclistes élités sur la route Camillien Houde, on a besoin de toute sortes d'aménagements spécial. Non: on n'a besoin d'aucun aménagement spécial— on a besoin de bien moins que les autobus de la STM.

Par contre un tel activité peut être bénéfique pour tous les autres usagers: par exemple, pour tenir le premier grand prix cycliste masculin, on a refait l'asphalte tout la longueur du Camillien Houde.

Alors pour aider a comprendre notre position, je dois ajouter une chose importante au fait de la vie que j'ai cité auparavant:

(image 2)

Whatever you do in public, your will interfere with the ability of others to do what they want to do, just as they will interfere with yours

–But your activity may also help them with theirs.

Même comme d'un façon vous empêchez inévitablement les activités des autres, peut-être d'un autre façon vous les aidez.

Voilà la coopération: on se trouve que, en dépit des inconvénients, c'est bénéfique, non seulement pour l'ensemble comme totalité, mais pour chacun.

Voici un exemple très pertinent:

(image 3)



La route Camillien Houde a la première grand courbe après le belvédère. A la droite on voit l'accotement, conçu comme piste cyclable, la où les voitures ne traverse pas. A gauche il y a la voie de transit. Vous voyez comment la voie de transit est propre, et comment l'accotement est sablé et alors glissant: les voitures balaiant les voies, et là où on ne permet pas leur circulation, le débris s'accumulent. Voilà un autre exemple, ailleurs mais quand même pertinent:

(image 4)



A bicyclette les feuilles sont dangereuses non seulement par ce qu'elles sont glissantes, mais par ce qu'elles cachent les dangers, comme les nids de poule.

Alors c'est ça qui est à la base de notre proposition: la coopération entre les usagers divers, avec des compromis, mais aussi avec des avantages pour chacun.

Avant de proposer une solution il faut comprendre le problème. Même qu'il y avait toujours dans l'arrière-plan une idée de mettre fin à la circulation de transit, l'événement qui a déclenché tout le processus, la raison pour laquelle nous sommes ici, c'est la mort tragique de Clément Ouimet.

Comme partie de notre soumission écrite, j'ai fait un analyse détaillé des circonstances de son accident mortel. Cette analyse démontre que, au contraire de l'opinion répandue, dans les moments avant la collision, Clément Ouimet n'a pas roulé à une vitesse excessive. Au contraire, il a roulé à une vitesse modique, plutôt comme 30 à 35 km/hr. S'il avait roulé plus vite, il aurait pu s'échapper.

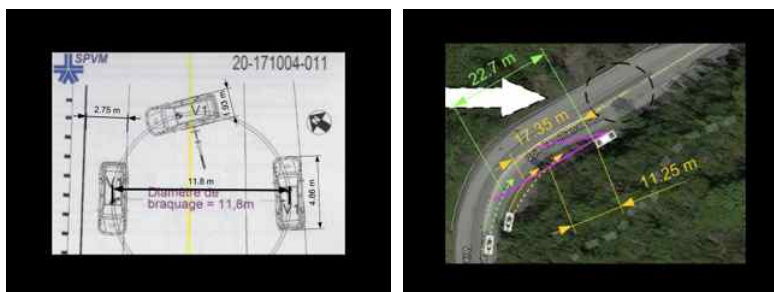
Même si ça peut ressembler à une affaire compliquée, enfin c'est extrêmement simple, et c'est vraiment importante à comprendre.

(image 5)



Voilà une photo de la scène de l'accident, tiré du rapport du coroner. En combinaison avec l'esquisse policière tiré aussi du rapport du coroner, on peut mettre des dimensions sur la photo.

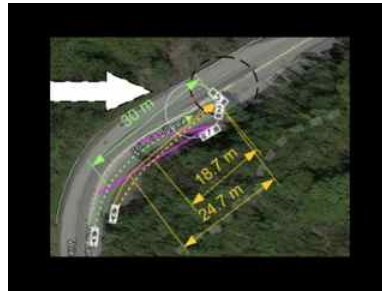
(images 6, 7)



Le coroner constate qu'au début, Clément Ouimet avait un trajet sur l'accotement, tout à fait comme prévu par son conception comme piste cyclable. La collision était à la gauche de la voie de transit, à la ligne jaune. Voilà en orange deux trajectoires sur l'accotement, une au milieu, une autre plus à la gauche. En vert, une trajectoire dans la voie de transit.

Voilà les distances entre la voiture et l'entrée du Clément Ouimet dans le champ de rétrovision du conducteur, par coïncidence à la même point que l'auto apparaît dans le champ de vision du cycliste (a cause de la végétation et la courbe). On voit immédiatement comment les lignes de vues sont restreintes pour les trajectoires sur l'accotement: il n'y a pas assez du temps pour freiner.

(image 8)



Maintenant on voit les distances entre les points de premières vues, et le point de collision: entre comme 18 à 25 metres.

Selon le coroner, le cycliste n'a pas freiner sauf à presque l'instant même de l'impact. Alors la question clé est la suivante: est-ce que le conducteur a commencé son demi-tour nettement avant que Clément Ouimet est arrivé a ce point; ou nettement après; ou a peu près en même temps?

Bien sur le conducteur n'a pas commencé son demi-tour avant l'arrivée du Clément Ouimet: si on voit la voiture en avant tourner à la gauche, on ne tourne pas aussi a la gauche, comme pour aider la rencontre. On reste à la droite, et avec un freinage léger on échappe à la droite.

Bien sur il n'a pas commencer après, car en ce cas, même avec un vitesse très modique comme 30 km/hr, Clément Ouimet aurait pu dépasser la zone de collision.

En fait le conducteur a commencé son demi-tour à peu près au même moment, et la distance que Clément Ouimet a traversé jusqu'à la point d'impact est exactement ce qu'on attend avec un vitesse d'entre environs 30 et 35 km/hr.

(image 9)

	Distance bicycle travels with no braking (m)						
	Time	Constant speed (km/hr)					
		30	34	40	45	50	55
	0.1	0.8	1.0	1.1	1.3	1.4	1.5
	0.2	1.7	1.9	2.2	2.5	2.8	3.1
Range of reaction times from theoretical minimum to normal	0.3	2.5	2.9	3.3	3.8	4.2	4.6
	0.4	3.3	3.9	4.4	5.0	5.6	6.1
	0.5	4.2	4.9	5.6	6.3	6.9	7.6
	1.0	8.3	9.7	11.1	12.5	13.9	15.3
Fast arrival of Toyota at first collision point	1.99	18.0	21.0	24.0	27.0	30.0	33.0
	2.43	30.3	33.6	37.0	40.4	43.8	47.1
Range for Toyota to arrive at actual collision position	2.46	20.5	23.8	27.3	30.8	34.2	37.6
	2.62	21.8	25.5	29.1	32.8	36.4	40.0
Range for Toyota to clear collision zone	2.64	22.0	25.7	29.3	33.0	36.7	40.3
	2.91	24.3	28.3	32.3	36.4	40.4	44.5
	4.59	38.3	44.4	51.0	57.4	63.8	70.1

Par contre avec un trajectoire dans la voie de transit, on peut échapper la collision peut importe la vitesse, que ce soit par freiner légèrement en allant vers la droite, ou par dépasser à la gauche.

Le coroner a noté que le stationnement est interdit sur l'accotement, mais il n'a pas remarqué que les arrêtes son permis:

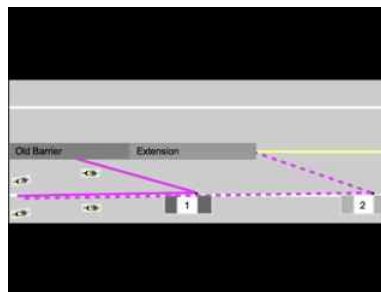
(images 10, 11, 12)



L'accident n'était surtout pas la faute de Clément Ouimet. **La faute fondamentale, c'est d'avoir mis en place, pour la descente d'une montagne, un système de circulation complètement anormale**, par fait de consacrer un accotement à une circulation— ça veut dire par fait de consacrer un accotement comme piste cyclable.

Même le demi-tour illégal en soi-même n'est pas le problème fondamental, car **un accident mortel complètement pareil peut encore se produire sans faire demi-tour**: il faut juste qu'un véhicule arrêté sur l'accotement fait son retour a la voie de transit pour avoir exactement le même résultat mortel.

(image 13)



Même avec le prolongement du barrière, ça n'aide pas sauf si le cycliste prend la voie de transit. S'il reste dans l'accotement avant de changer de voie, un accident pareil se produit sans demi-tour, juste avec un retour a la voie de transit.

Alors chose fondamentale, pour la descente il faut absolument arrêter de faire circuler les bicyclettes sur un accotement.

Une autre chose a ne pas faire: Le projet de la ville

(images 14, 15)



l'état actuel, quelque part où il y a au moins un peu d'une pente

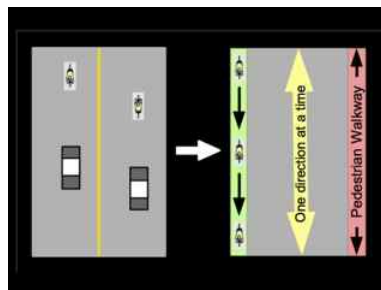


la vision de l'avenir— où est la pente?

Où est la pente? La montagne semble plat, comme le parc central a New York. On se trouve un autobus, des cyclistes, un piéton, tous mélangé sur une pente qui est en réalité raide: voila un piège de collision bien pire que celui qui a capturé Clément Ouimet.

Alors voilà ce qui est absolument a ne pas faire. A quoi faire?

Notre proposition:
(image 16)



Entre la crête et le belvédère, circulation des véhicules motorisés en un sens à la fois seulement. Le sens est réglé par les feux de signalisation, un à la crête pour la circulation vers l'est, d'autres au belvédère pour la circulation vers l'ouest, et pour les entrés et sortis du stationnement. A la crête il y a un feu vert avancé pour les vélos.

(image 17)



Comme ça il reste de l'espace pour une voie piétonnière entre la crête et le belvédère, et pour une voie cycliste a l'autre côté, pour la circulation de vélo vers l'ouest seulement, pour que les cyclistes puissent continuer à monter peu import la phase des feux.

En descendant Camillien Houde, on finit avec la circulation des bicyclettes sur un accotement. Il ne reste qu'un accotement d'environ 1.25 m (avec une surface particulière, ou coloré de façon particulière): commode aux piétons, mais trop étroit pour être invitant aux autos, tout à fait comme aux vélos. On retient, selon la largeur de la route, une ou deux voies de transit. La séparation entre les bicyclettes et les véhicules motorisés se fait par le temps et par la réglementation: pendant la descente, on ne peut pas dépasser un cycliste dans une courbe, et aussi, pas dans la même voie.

Le placement des feux pour la circulation vers l'est est cruciale: si ils ne sont pas au bon endroit (à la fin de la partie plat, avant le début de la descente), les cyclistes ne les respecteront pas.

(image 18)



(image 19: **révisé par les deux suivantes**— pour les copies plus grandes et autres images, avec explications, SVP voir le document [VuesAériennes&SignalisationKary.pdf](#); ou l'explication dans la soumission écrite nouvellement révisé (7 Dec), [ASensibleTraverseOfMountRoyal-RDec7.pdf](#)— inclus avec le courriel enveloppant)



Réponse à une question posé par les commissaires:

Une autre chose importante, pas de limite de vitesse pour les bicyclettes—

Le cycliste doit saisir la vitesse propice, selon sa ligne, la pente, l'inclinaison du courbe, la circulation voisinante, et les conditions de la route. Pour manœuvrer avec justesse il doit entrer dans un courbe avec de la vitesse en surplus, car on ne peut pas pédaler durant un courbe sévère. Il doit accorder toute son attention à la route. Les rapports des "cyclistes en spandex qui descend à 80 km/hr" sont fautifs: les courbes sont trop sévères, et les droites n'ont pas de pentes assez sévères pendant des distances assez longues.

Avec ce système, tout le monde gagne:

Les conducteurs gagne:

- On retrouve la circulation de transit
- On obtient une manière sécuritaire à accéder et à quitter le belvédère, en toutes directions
- Plus besoin de faire demi-tour
- On obtient un système de coexistence avec les vélos, facile et sécuritaire.

Les piétons gagne:

- Pour la premier fois, on a un accès directe et sécuritaire au belvédère, quoiqu'on arrive de l'est ou de l'ouest
- On gagne un passage aménagé entre la crête et l'avenue du Parc, sans être dérangé par les cyclistes dans la même voie.

Les personnes à mobilité réduite gagne:

- On n'est plus bloqué dans un terrain de stationnement ou l'autre:
 - En provenant de l'ouest, on regagne l'accès à la Maison Smith et aux belvédères
 - En provenant de l'est, on regagne l'accès au lac des castors.

Les cyclistes gagnent:

- On obtient une descente libre et dégagée
- On obtient une descente sécuritaire
- Le passage est balayé continuellement par les véhicules motorisés
- On obtient un système de coexistence avec des autos, facile et sécuritaire.

(image 20)

— *Everyone Wins* —