



APAISER LA VILLE ET FAVORISER LA MOBILITÉ DURABLE

Consultation sur la *Stratégie de sécurité routière*
de la Ville de Québec



Vélo Québec

/ JANVIER 2020

INTRODUCTION

Vélo Québec se réjouit de l'initiative de la Ville de Québec de se doter d'une stratégie qui permettra d'améliorer la sécurité routière sur son territoire et de protéger tout particulièrement les usagers vulnérables. C'est l'occasion de dresser un portrait exhaustif des enjeux et de se donner des objectifs ambitieux.

En ayant la chance de participer aux travaux qui ont conduit à l'élaboration de cette stratégie, Vélo Québec est à même de constater que plusieurs améliorations ont été apportées au libellé initial, dont l'ajout de l'élaboration d'une vision des déplacements piétons. Nous aimons bien aussi l'idée d'adopter une approche opportuniste et profiter de tous travaux d'infrastructures pour corriger, chaque année, un certain nombre de carrefours ou de segments de rues. Il sera ainsi possible de diminuer les vitesses pratiquées, modifier la géométrie des lieux et augmenter ainsi la sécurité pour tous (3^e action du plan). Une telle approche permet de faire plus de chemin avec les budgets d'infrastructures déjà prévus dans les planifications d'immobilisation.

Nous saluons aussi l'initiative de la Ville de Québec d'impliquer les citoyens lors de différentes étapes de mise en œuvre de cette stratégie. Localement, quartier par quartier, dans les processus de planification des mesures qui seront déployées, l'implication des citoyens ne pourra faire autrement que de bonifier le processus et faire émerger des solutions adaptées aux différentes réalités du territoire de la Capitale Nationale.

La stratégie présentée par la Ville de Québec établit de bonnes bases pour améliorer la sécurité routière et partager plus équitablement la voie publique entre les différents usagers. Mais, nous sommes persuadés que l'administration a les moyens de la rendre encore meilleure et nous sommes heureux de pouvoir y contribuer.

Dans ce court mémoire, nous attirons votre attention sur huit (8) enjeux :

1. Le lien entre la stratégie et la Vision zéro
2. L'intégration plus systématique de la *Vision des déplacements à vélo* à la *Stratégie de sécurité routière*
3. Le lien entre la *Stratégie de sécurité routière* et l'importance du transfert modal de l'auto solo vers les transports collectifs et actifs
4. L'adhésion de la Ville de Québec à la démarche Cycliste averti
5. La question de la vitesse
6. Les véhicules lourds
7. La sécurité en période hivernale
8. Les bons aménagements au bon endroit

Ces enjeux sont des compléments à ce qui est présenté dans le projet de libellé de la *Stratégie de sécurité routière* ou des réponses à des questions soulevées.

1. EXPRIMER PLEINEMENT LE LIEN ENTRE LA STRATÉGIE DE SÉCURITÉ ROUTIÈRE ET LA VISION ZÉRO

Depuis la naissance du mouvement en Suède, en 1997, Vision zéro prend de l'ampleur à travers le monde et a traversé l'Atlantique depuis quelques années déjà. L'idée d'origine selon laquelle il faut adopter une approche systémique et s'attarder au design, à l'aménagement et au fonctionnement des systèmes de transport plutôt qu'à la responsabilité des individus n'est cependant pas toujours interprétée de la même façon d'une administration à l'autre. Comme l'objectif ultime est d'améliorer le bilan routier et protéger tout particulièrement les usagers les plus vulnérables, il peut être facile d'amalgamer Vision zéro et campagne d'éducation à la sécurité. L'un n'empêche pas l'autre, mais il ne faut pas perdre de vue l'idée de base de Vision zéro : agir sur l'environnement bâti en intervenant dans la conception des aménagements et dans les politiques qui touchent à la mobilité des personnes et au transport des biens.

L'approche de la Ville de Québec rejoint en bonne partie cette idée avec quelques nuances, notamment avec l'idée de prioriser les interventions en fonction des « points noirs » ou sites où une collision est survenue, ce qui limite, de notre point de vue, la portée de la stratégie.

Si on illustre l'importance relative des blessés graves et des mortalités dans les rues de la ville, cela prendrait probablement la forme de la pointe d'un iceberg. On retrouverait alors sous la ligne d'eau, la part relativement plus importante que prennent les blessures légères et également toutes les situations de quasi collisions ou de *peur bleue* que vivent les piétons et les cyclistes quotidiennement.

C'est pour cette raison que nous continuons de privilégier une approche systématique et par corridor plutôt qu'une approche basée sur les sites où une collision est survenue. Nous comprenons que tout ne peut être fait simultanément, mais nous croyons que d'avoir en tête l'ensemble des sites qui présentent des lacunes géométriques, en plus des sites où une collision est survenue, permettrait probablement des gains encore plus élevés. L'ensemble des sites qui ont une certaine parenté géométrique déficiente, pourraient être pris en compte dans l'analyse de l'ensemble des projets d'infrastructures, ce qui permettrait d'intervenir beaucoup plus en amont.

2. INTÉGRER PLUS SYSTÉMATIQUEMENT LA VISION DES DÉPLACEMENTS À VÉLO À LA STRATÉGIE DE SÉCURITÉ ROUTIÈRE

La *Vision des déplacements à vélo* est identifiée dans les réalisations en cours et qui doivent être poursuivies. Elle figure également au tableau synthèse de la stratégie. Par contre, à moins qu'elles soient fondues dans d'autres rubriques, elles n'apparaissent pas au tableau des investissements prévus dans la *Stratégie de sécurité routière*. Dans la mesure où les investissements pour le vélo sont un élément indissociable de la *Stratégie de sécurité routière*, nous sommes d'avis qu'ils devraient y figurer. Le déploiement du plan vélo est trop récent pour être simplement un accessoire de cette stratégie. Enfin, dans la mesure où la *Stratégie de sécurité routière* peut constituer un catalyseur de tout ce qui peut contribuer à apaiser la ville, pourquoi ne pas accélérer le déploiement de la *Vision des déplacements à vélo*. Les premières réalisations issues de ce plan ont fait la démonstration que le besoin est là, que le besoin est grand.

3. LIER LA STRATÉGIE DE SÉCURITÉ ROUTIÈRE À L'IMPORTANCE DU TRANSFERT MODAL DE L'AUTO SOLO VERS LES TRANSPORTS COLLECTIFS ET ACTIFS

Entre 2012 et 2016, le nombre de véhicules de promenade s'est accru de 4% dans la région de la Capitale-Nationale, une hausse propulsée par la forte croissance (19,4%) du nombre de camions légers de promenade¹. Cette tendance est plutôt lourde et rien n'indique qu'un revirement soit actuellement en train de se produire. La *Stratégie de sécurité routière* de la Ville de Québec fait référence à l'amélioration du bilan routier qui résulte d'un transfert modal des modes de déplacements motorisés individuels vers le transport collectif et le transport actif : « Moins de voitures, moins de collisions ». C'est aussi le constat que fait l'Institut national de santé publique (INSPQ) dans un mémoire présenté à la Société de l'Assurance automobile du Québec en 2017². Nous croyons donc que ce constat devrait être affirmé plus énergiquement et que l'on établisse des objectifs concrets, à moyen et à long terme, de réduction du parc automobile et d'augmentation de l'offre en transport en commun et en transport actif. En ce qui concerne les déplacements à pied et à vélo, un signal fort doit être donné, non seulement pour sécuriser ces déplacements, mais aussi pour légitimer et encourager ces modes. Cela devrait être affirmé comme objectif du plan d'action.

¹Société de l'assurance automobile du Québec. 2018. Bilan 2017 – Dossier statistiques. Accidents, parc automobile, permis de conduire.

²INSPQ. Des gains encore possibles en sécurité routière : perspective de santé publique. 52 pages

4. COMPLÉTER LES ACTIONS PRÉVUES POUR RENDRE LES TRAJETS SCOLAIRES PLUS SÉCURITAIRES PAR L'ADHÉSION DE LA VILLE DE QUÉBEC À LA DÉMARCHE CYCLISTE AVERTI

La sécurisation des trajets scolaires est un objectif majeur de la *Stratégie de sécurité routière* et nous nous en réjouissons. Aux différentes actions déjà identifiées pour cet objectif, nous suggérons à la Ville de Québec de devenir un partenaire officiel du programme Cycliste averti³ et appuyer financièrement les écoles primaires qui souhaiteraient offrir cette formation aux élèves de 5e et 6e année. Non seulement ce programme permet directement aux enfants d'acquérir les notions nécessaires pour se déplacer à vélo de façon sécuritaire, il permet globalement de former de bons usagers de la route.

5. LA QUESTION DE LA VITESSE

Sur la question de la vitesse le constat est clair : près de 90 % des collisions mortelles et avec blessés graves se produisent sur les principaux axes routiers que sont les artères et les routes collectrices et 50% de ces collisions impliquent des piétons et des cyclistes. Par ailleurs, on constate aussi que les automobilistes sont peu sensibles aux limites de vitesse affichées; ils ajustent leur vitesse selon le danger perçu et selon l'aménagement de la route et ne respectent pas les limites de vitesse dans les principaux axes routiers. Face à ce constat et aussi à la démonstration de la gravité des conséquences de collisions selon les vitesses pratiquées, la Ville propose d'abaisser la limite de vitesse sur les rues locales mais non sur les artères où on prioriserait différentes mesures de contrôle (photo radar, contrôle policier, etc.). Pourtant, c'est là que la vitesse tue. S'il y a un enjeu d'acceptation sociale, pourquoi, sans réduire les vitesses affichées d'un seul coup, ne pourrait-on pas prévoir un projet pilote sur un certain nombre d'entre elles, où des gains ont le plus de chances d'être faits et étendre graduellement la formule? La réponse mérite d'être posée. Ce projet de réduction de la vitesse aurait bien sûr avantage à être accompagné de mesures de sécurisation des traverses piétonnes et des parcours vélo.

³Cycliste averti est une initiative de Vélo Québec qui vise trois objectifs : rendre les jeunes de cinquième et sixième année compétents à se déplacer à vélo de façon sécuritaire et plus autonome dans leur milieu; rassurer les parents sur les capacités de leurs enfants à se déplacer à vélo, et encourager les familles à adopter le vélo dans leurs déplacements quotidiens; créer une génération de citoyens actifs physiquement et respectueux des autres sur la route, que ce soit à pied, à vélo ou en voiture. Aujourd'hui, le programme est offert dans onze régions du Québec. En 2018-2019 Cycliste averti s'est déployé dans 40 municipalités, 60 écoles et 184 classes pour toucher 3 659 élèves.

6. LES VÉHICULES LOURDS

Plus du quart des collisions mortelles impliquent un véhicule lourd et un usager vulnérable. Même si une partie importante de la réglementation concernant les véhicules lourds relève de Transports Canada, les municipalités du Québec peuvent agir à leur mesure et devenir, comme certaines autres, des modèles vis-à-vis de l'industrie. En 2016, la Ville de Victoriaville a décidé de ne pas attendre les tragédies et de sécuriser ses poids lourds. Graduellement, comme cela s'est fait à Montréal notamment, Victoriaville a commencé à installer sur les côtés des camions de la flotte du Service des travaux publics des barres de protection pour protéger les piétons et les cyclistes en cas de collision latérale. Lors d'impacts, les barres de protection latérales servent à empêcher un piéton, un cycliste ou un passager d'une voiture de glisser sous les roues du camion. À Drummondville, c'est en 2014 que cette mesure a graduellement été introduite sur les véhicules municipaux. À partir de 2022, cela sera même exigé auprès de tous les fournisseurs de la ville. Est-ce que la Ville de Québec pourrait s'inspirer d'une telle approche et joindre le rang des villes novatrices et proactives? Nous croyons que cela mérite d'être envisagé.

7. LA SÉCURITÉ EN PÉRIODE HIVERNALE

Nous profitons de la présente consultation pour réitérer notre appui à l'idée de favoriser l'utilisation quatre saisons du vélo à Québec. Un projet d'entretien hivernal du réseau cyclable est actuellement en cours. C'est un bon début. À la lumière des enseignements de ce projet pilote, il sera souhaitable d'augmenter annuellement le kilométrage de voies cyclables accessibles douze mois par année, puisque l'on constate que la disponibilité en aménagements adéquatement entretenus est la clé pour faire augmenter l'utilisation du vélo. À Montréal, l'amélioration progressive de l'entretien hivernal au cours des cinq dernières années a donné des résultats. On parle d'une hausse de 159 % du nombre de cyclistes durant les mois de janvier et février entre 2015 et 2017. Et le froid ne semble pas être un obstacle. En 2017, 65 % des cyclistes d'hiver ont pédalé lors du jour le plus froid, à -24 C⁴.

⁴Compilation réalisée à partir du réseau de compteurs de la firme Éco Compteur.

8. LES BONS AMÉNAGEMENTS AU BON ENDROIT

Depuis l'adoption en 2016 de la *Vision des déplacements à vélo*, les pratiques d'aménagement en faveur du transport actif ont évolué rapidement. En 2018, la nouvelle version du Code de la sécurité routière a notamment introduit de nouveaux concepts (vélorues et rues partagées), en plus de donner la possibilité aux municipalités de réaliser des projets pilotes qui pourraient, à moyen terme, continuer de faire évoluer le Code en fonction des pratiques les plus novatrices ailleurs dans le monde.

Ces dernières années, les pistes cyclables unidirectionnelles se sont multipliées, tout comme les mesures d'apaisement de la circulation. Aussi, les pistes au niveau du trottoir sont apparues, bref, le design des aménagements a progressé et cela, dans le meilleur intérêt des utilisateurs. Cela a d'ailleurs été le principal prétexte pour la publication tout récemment d'une nouvelle édition par Vélo Québec du guide *Aménager pour les piétons et les cyclistes*⁵.

Il est donc important, dans une perspective d'améliorer la sécurité de tous, que les aménagements prévus dans la *Vision des déplacements à vélo*, au cours des prochaines années, s'inspirent des meilleures pratiques.

⁵<http://www.velo.qc.ca/fr/expertise/publications-techniques>

CONCLUSION

La démarche qu'entreprend la Ville de Québec avec la *Stratégie de sécurité routière* est un défi de taille. Avec le *Plan de mobilité durable* et le démarrage du projet de réseau de transport structurant, nous voyons dans cette *Stratégie de sécurité routière* un élément de plus pour renverser cette tendance lourde du tout-à-l'automobile cultivé depuis plusieurs décennies par le déploiement d'un réseau routier supérieur extravagant et par l'étalement urbain qui en découle. L'avenir des villes modernes ne repose plus sur le transport individuel en automobile, mais sur les modes durables que sont les transports en commun et les transports actifs.

Le défi de l'administration de la Ville de Québec avec cette *Stratégie de sécurité routière* sera d'en assurer le lien avec les principes de la mobilité durable et les principes de la Vision zéro. Le défi sera aussi de ne pas oublier que la Ville prépare les esprits à ces nouvelles orientations depuis plusieurs années déjà et qu'il sera important de maintenir le cap pour faire de Québec une source d'inspiration incontournable en matière de mobilité durable et de sécurité routière.