

POUR DES VILLES DE MOBILITÉ ACTIVE ET DURABLE

REVOIR LE DESIGN, LES INFRASTRUCTURES ET LE
CODE DE LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE

Mémoire présenté au ministère des Transports du Québec

Dans le cadre du Groupe de discussion sur la sécurité des cyclistes

Septembre 2014



VIVRE EN VILLE
la voie des collectivités viables

MISSION

Organisation d'intérêt public, Vivre en Ville contribue, partout au Québec, au développement de collectivités viables, œuvrant tant à l'échelle du bâtiment qu'à celles de la rue, du quartier et de l'agglomération.

Par ses actions, Vivre en Ville stimule l'innovation et accompagne les décideurs, les professionnels et les citoyens dans le développement de milieux de vie de qualité, prospères et favorables au bien-être de chacun, dans la recherche de l'intérêt collectif et le respect de la capacité des écosystèmes.

Polyvalente, rigoureuse et engagée, l'équipe de Vivre en Ville déploie un éventail de compétences en urbanisme, mobilité, verdissement, design urbain, politiques publiques, efficacité énergétique, etc. Cette expertise diversifiée fait de l'organisation un acteur reconnu, tant pour ses activités de recherche, de formation et de sensibilisation que pour son implication dans le débat public et pour ses services de conseil et d'accompagnement.

CRÉDITS

RECHERCHE ET RÉDACTION

Catherine Boisclair – Conseillère stratégique à la direction générale

Philippe Cousineau Morin – Coordonnateur aux affaires publiques et communications

COORDINATION

Christian Savard – Directeur général

Table des matières

Avant-propos	2
Vivre en Ville et la sécurité des cyclistes	2
Le Code... et aussi les infrastructures	2
Moderniser le Code et moderniser la mobilité	3
Le rôle central des transports collectifs et actifs pour améliorer la sécurité de tous les usagers de la route	4
Pour une plus grande cohérence de l'État	5
Mieux construire et planifier nos villes	6
Recommandation 1 - Réduire à la source le besoin en déplacement motorisé	6
Recommandation 2 - Diminuer les vitesses pratiquées et les débits sur les rues locales	7
Recommandation 3 - Inscrire le concept d'usagers vulnérables dans le code de la sécurité routière	8
Principaux éléments du Code de la rue belge	8
Au tour des piétons	10
Bibliographie	11



Avant-propos

Vivre en Ville et la sécurité des cyclistes

Vivre en Ville est heureux d'avoir été invité à participer au Groupe de discussion sur la sécurité des cyclistes. Notre organisation fait la promotion des bonnes pratiques en urbanisme et en transport, notamment. La concrétisation de milieux de vie complets et de qualité passe nécessairement par l'exercice de révision de l'utilisation de la voie publique. En ce sens, la discussion entourant l'amélioration de la sécurité des cyclistes et le partage de la route fait partie de nos préoccupations. Il s'agit là d'un mode de transport qui concourt à atteindre la mobilité durable, un des éléments importants du développement urbain durable.

Le Code... et aussi les infrastructures

Le mandat soumis au Groupe de discussion se décline en trois points.

1. Participer à des échanges portant sur les modifications au Code de la sécurité routière (CSR) qui pourraient être envisagées par le gouvernement en vue d'améliorer la sécurité des cyclistes et le partage de la route avec les autres usagers. Les thématiques et les sujets (législation) qui feront l'objet de discussions sont les règles de circulation, les appareils électroniques, l'équipement, les sanctions et le contrôle policier.
2. Considérer une approche multifactorielle d'analyse (usagers, infrastructures de transport, innovation et technologie (dont les véhicules).
3. Définir les priorités d'intervention sur différents horizons pour l'adoption ou la mise en place de recommandations (court, moyen ou long terme).

En demandant au Groupe de discussion de considérer une approche multifactorielle d'analyse, le ministère des Transports reconnaît que pour assurer la sécurité des usagers de la route, la législation et la réglementation font certes partie des axes d'intervention à considérer, mais plusieurs autres sont à considérer. Pensons aux infrastructures de transport, au design urbain et aux choix viaires, à l'éducation et à la sensibilisation, etc. Vivre en Ville voit notamment les deux derniers points comme une ouverture à discuter, au-delà de la modernisation du CSR, de recommandations à moyen et long termes sur d'autres éléments qui permettent d'accroître la sécurité routière et le partage de la route, tout en diminuant le nombre de blessés et de décès.



Moderniser le Code et moderniser la mobilité

Le Québec a atteint cette année son meilleur bilan routier des 60 dernières années. Les efforts considérables déployés pour l'améliorer ont ainsi porté leurs fruits. L'amélioration du bilan malgré la hausse importante de la motorisation et des déplacements cache cependant une réalité tout autre pour les usagers non-automobilistes. Le bilan routier des cyclistes et des piétons demeure très inquiétant; chez les cyclistes, le nombre de décès et de blessés graves est en augmentation par rapport aux dernières années. Si elle fait plus que jamais partie du mode de vie des Québécois, l'automobile reste la première et la principale cause d'accidents, au détriment des usagers vulnérables que sont les piétons et les cyclistes.

Il importe que les travaux du Groupe de discussion sur la sécurité des cyclistes, bien qu'orientés sur la révision des dispositions du CSR qui concernent les cyclistes, ne négligent pas l'un des enjeux les plus déterminants dans la problématique de la sécurité routière, à savoir la hausse continue des déplacements motorisés, reliée aux besoins grandissants de déplacements, aux distances parcourues toujours plus grandes et à l'expansion du parc automobile.

Afin d'illustrer ce propos, notons que selon la Direction de la santé publique de Montréal (2006) le risque posé aux piétons par la circulation automobile peut être réduit en s'attaquant aux trois points suivants :

- ▶ le volume total de déplacements en automobile ;
- ▶ la vitesse effective des véhicules, tant sur les artères que sur les rues collectrices ou locales. (Une diminution de 1 km/h entraîne une réduction de 3% des accidents) ;
- ▶ le débit de circulation de transit dans les secteurs résidentiels des arrondissements centraux.

À travers ce mémoire, Vivre en Ville recommande que le ministère des Transports et le gouvernement du Québec mettent en œuvre quatre mesures structurantes, afin d'améliorer la sécurité routière des cyclistes et de tous les usagers de la route :

Recommandation 1 - Réduire à la source les besoins en déplacements motorisés

Recommandation 2 - Diminuer les vitesses pratiquées et les débits sur les rues locales

Recommandation 3 - Protéger les usagers les plus vulnérables dans le code de la sécurité routière



Le rôle central des transports collectifs et actifs pour améliorer la sécurité de tous les usagers de la route

La modernisation du CSR est certes nécessaire, mais il s'agit d'une réponse partielle pour améliorer le partage de la route et diminuer le nombre de blessés et de décès. Dans le but d'améliorer la sécurité routière en milieu urbain, les mesures les plus pertinentes et efficaces devraient viser la diminution des déplacements automobiles et l'accroissement de la part modale des transports collectifs, de la marche et du vélo. Par exemple, l'utilisation des transports collectifs, en réduisant le nombre de véhicules en circulation, permet d'éviter de nombreux accidents de la route et de coûts collectifs reliés¹.

La mise en place de conditions favorisant l'utilisation des transports actifs et collectifs apparaît à la base de toute stratégie d'amélioration de la sécurité routière.

La mise en place de conditions favorisant l'utilisation des transports actifs et collectifs apparaît à la base de toute stratégie d'amélioration de la sécurité routière. Vivre en Ville recommande une attention plus importante des transports actifs et collectifs par le ministère des Transports, par exemple par l'intégration des enjeux de sécurité routière dans la Politique vélo et la Stratégie de mobilité durable. Les domaines à réformer sont donc multiples :

- ▶ Du point de vue législatif, les modifications au Code de la sécurité routière devront s'assurer de protéger les usagers plus vulnérables que sont les piétons, les cyclistes, les personnes à mobilité réduite et les usagers du transport en commun, qui sont eux aussi des piétons, tout en s'assurant que ces modifications ne découragent pas la pratique de ces modes de transport que sont la marche, de vélo et le transport en commun ;
- ▶ Du point de vue normatif, le ministère des Transports devra réviser les normes de conception routière afin de faciliter la mise en place d'infrastructures et le choix d'une géométrie de rue qui favorisent les déplacements actifs, notamment grâce à des mesures d'apaisement de la circulation ;
- ▶ Du point de vue financier, le ministère des Transports devra appuyer financièrement les municipalités du Québec à développer leurs infrastructures de transports actifs pour du vélo à des fins utilitaires, et plus particulièrement dans les grandes agglomérations urbaines ;
- ▶ Du point de vue de la planification, le MTQ devra s'assurer que les municipalités de plus de 30 000 personnes établissent des Plans de déplacements urbains qui donnent une part belle aux déplacements actifs. Les villes doivent, de façon générale, renforcer leurs capacités à articuler urbanisation et transport ;
- ▶ Du point de vue de l'expertise, le MTQ devra accompagner les municipalités à accroître leurs connaissances des façons de créer des environnements favorables au vélo et à la marche, par la publication de guides de conception de ces aménagements ;

¹ Dans la région de Montréal seulement, le transport collectif contribue à réduire de 61,9 M\$ les frais causés par les accidents routiers en une année. (ATUQ. Le Rôle du transport urbain. http://www.atuq.com/transport_urbain/role.asp.)

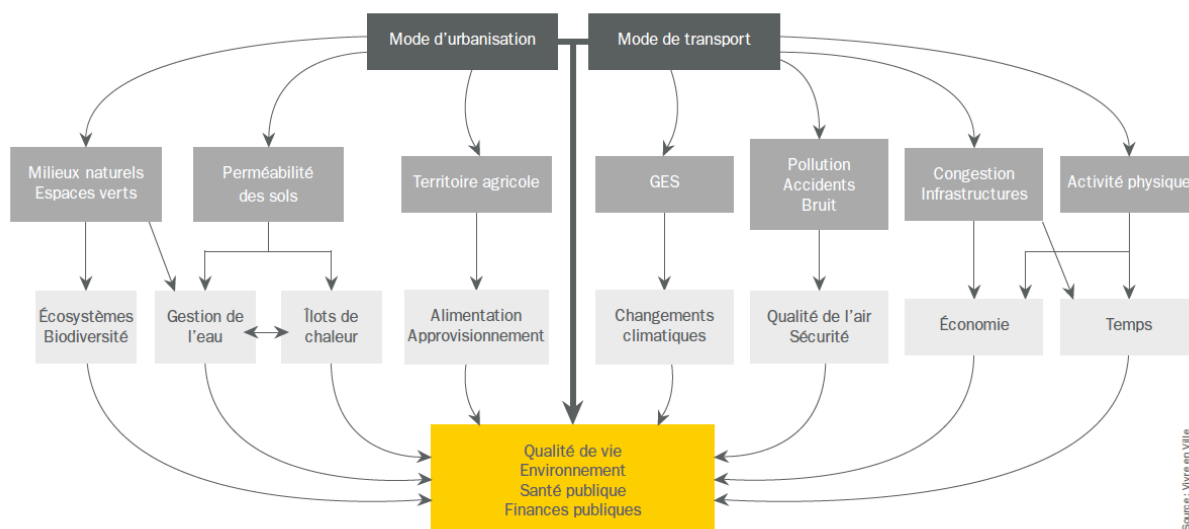


Pour une plus grande cohérence de l'État

Vivre en Ville rappelle que ces efforts en vue d'accroître la pratique des modes de transport alternatifs à l'automobile permettront au ministère des Transports d'agir en cohérence avec les grandes orientations gouvernementales. Ainsi, la modernisation du CSR devra se faire non seulement au nom de la sécurité, mais aussi en respect des autres orientations du ministère et de l'État, notamment en regard de l'augmentation de la pratique du vélo en lien avec les objectifs d'adoption de saines habitudes de vie, de réduction importante des émissions de gaz à effet de serre dans les transports et d'optimisation des infrastructures de transport existantes plutôt que la construction de nouvelles routes.

Le gouvernement du Québec a donc tout intérêt à agir de façon cohérente lorsqu'il participe à accroître la pratique du vélo, non seulement au bénéfice d'une sécurité accrue, mais également pour être plus efficace en permettant de nombreux cobénéfices dans d'autres champs d'intervention de l'État et facettes de la vie de ses citoyens.

Figure 1 - Enjeux à considérer en planification des transports



Source: Vivre en Ville



Mieux construire et planifier nos villes

Les trois recommandations suivantes nous apparaissent des étapes incontournables pour un meilleur partage de la rue, non seulement en faveur de la sécurité des cyclistes, mais des usagers des transports actifs en général.

Recommandation 1 - Réduire à la source le besoin en déplacement motorisé

L'aménagement du territoire et la forme urbaine déterminent les besoins en déplacements d'une collectivité, et ainsi l'utilisation de la voiture. Pour améliorer la sécurité en réduisant les déplacements motorisés, c'est en amont de toute décision de développement, de constructions d'infrastructures ou de requalification d'un quartier que se trouvent les opportunités les plus efficaces. Vivre en Ville défend l'aménagement de collectivités à échelle humaine, où les besoins en déplacements motorisés sont réduits par une utilisation rationnelle du territoire, une mixité des activités et une densité supportant un réseau structurant de transport en commun. Le ministère des Transports du Québec mentionne d'ailleurs ces aspects pouvant favoriser une pratique accrue du vélo dans sa Politique vélo. Il est à souhaiter que ces mesures, les plus déterminantes selon Vivre en Ville, soient prises en considération de façon intégrée par l'ensemble du gouvernement du Québec.

Vivre en Ville recommande notamment l'obligation pour les municipalités de plus de 30 000 habitants d'élaborer l'équivalent d'une politique de mobilité durable ainsi qu'un plan de déplacements urbains. Un plan de déplacements urbains est un outil pour mieux planifier et mieux gérer les déplacements sur le territoire d'un arrondissement ou d'une agglomération. La sécurité des déplacements se trouve parmi les premiers objectifs d'un tel plan. Les mesures comprises dans un PDU concernent également la diminution du trafic automobile et le développement des transports collectifs et actifs (CERTU).

Nous sommes d'avis qu'à l'image de la réforme de la sécurité incendie au tournant des années 2000, le Québec est prêt pour une réforme de la sécurité routière, où les municipalités auront une obligation de résultat en regard de la planification des transports et des infrastructures à mettre en place pour améliorer la sécurité routière. Si le gouvernement du Québec est sérieux dans sa volonté d'améliorer le bilan routier, notamment en regard des cyclistes, il doit fixer des objectifs de réduction des kilomètres parcourus en automobile (*vehicle miles traveled*), que les différentes autorités responsables de la planification des transports et de l'urbanisme seront conjointement responsables d'atteindre.



Recommandation 2 – Diminuer les vitesses pratiquées et les débits sur les rues locales

La sécurité accrue des cyclistes doit se faire non seulement en modernisant le code de la sécurité routière, mais aussi en créant des environnements favorables aux modes de transports actifs.

À travers son « approche systémique » (figure 2), le MTQ reconnaît clairement que les infrastructures de transport sont l'un des trois axes d'interventions lorsqu'on veut améliorer la sécurité du réseau routier. La transformation de notre réseau routier en rues complètes ou apaisées, voire en zone de rencontre, est essentielle pour assurer la sécurité accrue des usagers de la route de manière structurante.

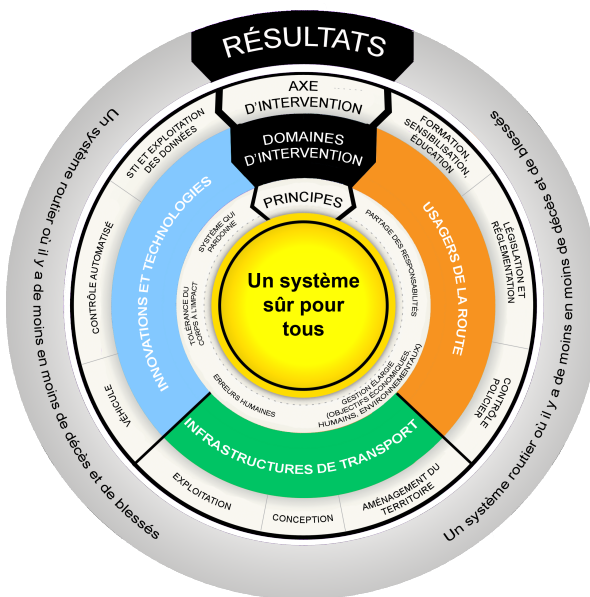


Figure 2 – Approche systémique de la sécurité routière

Par exemple, l'Ontario a choisi, dans sa stratégie vélo (MTO, 2014), d'aborder dans sa première orientation stratégique la question de l'aménagement de collectivités saines, actives et prospères, en encourageant notamment les projets de rues complètes. Ce plan, qui possède également une orientation stratégique sur la sécurité routière et les besoins de réglementation, pourrait servir d'inspiration pour une approche systémique de l'utilisation de la route par les usagers vulnérables, tels les cyclistes.

Des rues étroites pour des milieux de vie de qualité

Dans la plupart des quartiers résidentiels, la largeur de la chaussée pourrait être réduite jusqu'à 7 mètres, voire moins. Ce type de conception possède l'avantage d'agir comme mesure de modération de la circulation, en réduisant les vitesses pratiquées et en dissuadant la circulation de transit. Avec une telle largeur, la circulation à double sens demeure parfaitement possible, mais demande un ralentissement. Plus sécuritaires pour tous, les rues résidentielles ainsi apaisées offrent un cadre de vie plus agréable aux résidents.

Par ailleurs, diminuer l'espace dédié à la chaussée et à la circulation automobile au moment de la conception du quartier permet d'accorder davantage d'espace à la construction de résidences et de commerces ou encore à la création d'espaces publics. On peut ainsi créer des collectivités plus compactes, et augmenter la proximité des résidences et des différents services du quotidien. Plus proche des activités de tous les jours (école, commerces, équipements de loisirs, etc.) les résidents peuvent plus facilement de se déplacer à pied.



La forme urbaine et les différents types d'aménagements déterminent un des facteurs les plus importants en sécurité routière : la vitesse des automobilistes. Les autorités de santé publique soutiennent d'ailleurs que les actions les plus efficaces pour réduire le risque d'accident en milieu urbain exigent de mettre en place des aménagements routiers adéquats et réduire la vitesse et le volume de la circulation automobile (DSP de Montréal, 2006).

Lorsque l'on parle d'aménagement, les mesures relèvent normalement des autorités municipales, mais le rôle normatif du ministère des Transports est essentiel et c'est en ce sens qu'il devrait légiférer. Vivre en Ville recommande ainsi au ministère d'intégrer de nouvelles règles de partage de la rue lors d'une modification au Code de la sécurité routière. Par exemple, sur les voies partagées, la priorité de passage n'est pas nécessairement normée, car elle relève de l'interaction entre usagers; or la loi ne doit pas contraindre le piéton à traverser aux intersections et traverses. Plus spécifiquement, Vivre en Ville demande de légiférer pour que la vitesse sur toute rue locale soit limitée à 30km/h en complément à des aménagements appropriés pour une telle vitesse de circulation.

Recommandation 3 – Incrire le concept d'usagers vulnérables dans le code de la sécurité routière

En 2010, Vivre en Ville écrivait déjà au MTQ : « Sous sa forme actuelle, le Code de la sécurité routière semble avoir été conçu pour régir avant tout les « usagers de la route », dans un contexte où l'automobile se retrouve priorisée. (...) Le Code de la sécurité routière, en raison de sa faible considération pour les usagers vulnérables, apparaît ainsi inadapté à la circulation urbaine et aux milieux de vie. »

Fluidité versus sécurité ?

Malgré la volonté affirmée d'améliorer la sécurité des cyclistes de la part du ministère des Transports du Québec, nous constatons que les impératifs de rapidité et de fluidité des déplacements automobiles occupent trop souvent une place plus importante que la sécurité routière pour guider les décisions. Cette situation mène à une tendance à améliorer la fluidité automobile sans tenir compte des enjeux de sécurité, tel que le virage à droite sur feu rouge. Bref, l'atteinte de résultats probants pour la sécurité cycliste nécessitera de repenser les critères décisionnels en s'attardant aux plus vulnérables.

La modernisation du Code de la sécurité routière devra donc explicitement se baser sur le principe de prudence et le respect des usagers les plus vulnérables plutôt que d'accorder implicitement une primauté à la fluidité de la circulation automobile. L'exemple du Code de la rue adopté en Belgique en 2003 devrait en ce sens servir de modèle.

Principaux éléments du Code de la rue belge

- ▶ L'obligation de prudence par rapport à l'utilisateur le plus fragile : « Les conducteurs doivent faire preuve d'une prudence accrue à l'égard des catégories d'usagers les plus vulnérables tels que les piétons et les cyclistes, et notamment les enfants, les personnes âgées et les handicapés. » (Convention de Vienne, article 7.3, 1968) ;
- + La généralisation des contresens cyclables : sens unique pour les voitures, double sens pour les vélos ;



- + La création de zones de rencontre : « section ou ensemble de sections de voies en agglomération constituant une zone affectée à la circulation de tous les usagers. Dans cette zone, les piétons sont autorisés à circuler sur la chaussée sans y stationner et bénéficient de la priorité sur les véhicules. La vitesse des véhicules y est limitée à 20 km/h. (...) l'ensemble de la zone est aménagé de façon cohérente avec la limitation de vitesse applicable » (Article R. 110-2 du code de la route français)
- + Priorité au piéton sur le point d'engager sa traversée : le piéton n'est pas seulement prioritaire lorsqu'il est engagé sur la chaussée, mais également lorsqu'il s'approche du passage pour piétons.

La traduction réglementaire du principe de protection des usagers vulnérables peut prendre plusieurs formes et peut être de portée plus générale, au sens d'une protection des droits, ou plus spécifique. Un grand nombre d'exemples internationaux pourraient être étudiés avec attention à ce sujet, or nous nous limiterons ici à quelques modifications qui nous semblent incontournables. Reconnaître le statut d'utilisateur vulnérable passe notamment par les modifications suivantes au Code de la sécurité routière :

- ◆ Remplacer l'arrêt obligatoire cycliste par un cédez-le-passage
- ◆ Utiliser le feu piéton, à la vitesse du pas, face à un feu rouge
- ◆ Circulation sur le trottoir : une mesure qui demeure exceptionnelle et n'est en aucun cas obligatoire
- ◆ Modifier l'obligation de circulation à l'extrême droite de la chaussée par l'utilisation d'une largeur appropriée à droite comme « corridor » cycliste
- ◆ Accommoder les cyclistes, par des mesures et une tolérance appropriées, au lieu d'interdire la circulation sur les voies réservées d'autobus
- ◆ Prévoir la pratique hivernale
- ◆ Dépassement d'un cycliste par un véhicule : légiférer pour 1 mètre minimum en milieu urbain et de 1,5 m. en milieu rural, voir le changement de voie obligatoire
- ◆ Hausse des sanctions pour les accidents à l'ouverture d'une portière
- ◆ Infractions à bicyclette : sanctions proportionnelles aux conséquences potentielles
- ◆ Les autres règles de circulation, et leur application, pourraient être revues en se basant sur les mêmes principes reconnaissant la vulnérabilité des usagers des transports actifs.

En plus des modifications au CSR, le gouvernement du Québec devra assurer une sensibilisation systématique de la population, qu'ils soient automobilistes ou non, au respect des usagers les plus vulnérables, s'il est sérieux dans sa volonté d'améliorer la sécurité routière.

Le choix de principes, tel la protection des plus vulnérables, qui guideront une réforme peut être symbolique pour la mobilité urbaine des villes québécoises. Au-delà de la règle, le pouvoir normatif du législateur pourrait insuffler un souffle neuf sur la vision de la mobilité urbaine ; espérons même que les prochaines générations de planificateurs urbains saisiront la balle au bond avec le même esprit de protection des plus vulnérables, une fois qu'il sera intégré au CSR. Du côté des villes innovantes, ce sera l'occasion de se libérer d'articles désuets freinant l'avènement de rues partagées.



Au tour des piétons

Vivre en Ville salue à nouveau l'initiative de Transports Québec de se pencher sur la sécurité des cyclistes par une révision des éléments pertinents du Code de la sécurité routière. Pour ce faire, l'approche de protection des plus vulnérables est incontournable ; trop souvent les campagnes de sensibilisation s'appuient sur la nécessité d'être, comme usager, équitable et également courtois envers tous les usagers de la voie publique. Or, c'est négliger le biais fondamental de sécurité induit par les déplacements motorisés qui défavorise piétons et cyclistes. La prochaine étape, c'est donc de soulever les enjeux d'iniquité propres à l'usager le plus universel de la rue, le piéton.

La vision ultime, c'est de parvenir à des villes où les piétons sont bienvenus et en sécurité partout et tout le temps. Une telle vision doit guider nos façons de revoir le partage de la rue, parce que les bénéfices pour les urbains, peu importe leur moyen de déplacement, seront les plus grands : santé, économie, mobilité, environnement, etc. Si notre ambition collective doit être de revoir à la fois le design, les infrastructures, l'éducation et la sensibilisation ainsi que la réglementation, le Code de la sécurité routière peut-être une excellente étape pour lancer ce vaste chantier.



Bibliographie

CERTU, « Plan de déplacements urbains et sécurité routière », http://www.certu.fr/fr/S%C3%A9curit%C3%A9_et_circulation_routi%C3%A8res-n28/Politiques_locales_de_securite_routiere-n114/Plan_de_deplacements_urbains_et_securite_routiere-n594-s_page_single.html [consulté en 2010].

Direction de la santé publique 2006, *Mémoire de la Direction de santé publique sur la Charte du piéton*, <http://www.santepub-mtl.qc.ca/Environnement/securete/index.html>.

Ministère des Transports de l'Ontario 2014, *#CycleON : Stratégie ontarienne de promotion du vélo*, <http://www.mto.gov.on.ca/french/pubs/cycling/> [consulté le 9 septembre 2014].

Société de l'assurance automobile du Québec 2006, *La vitesse : État de la situation et risque d'accident*.





VIVRE EN VILLE
la voie des collectivités viables

info@vivreenville.org | www.vivreenville.org | twitter.com/vivreenville | facebook.com/vivreenville

■ **QUÉBEC**

CENTRE CULTURE ET ENVIRONNEMENT
FRÉDÉRIC BACK
870, avenue De Salaberry, bureau 311
Québec (Québec) G1R 2T9
T. 418.522.0011

■ **MONTRÉAL**

MAISON DU DÉVELOPPEMENT DURABLE
50, rue Ste-Catherine Ouest, bureau 480
Montréal (Québec) H2X 3V4
T. 514.394.1125

■ **GATINEAU**

MAISON AUBRY
177, Promenade du Portage, 3^e étage
Gatineau (Québec) J8X 2K4
T. 819.205.2053