

RECOMMANDATIONS DE VIVRE EN VILLE

Concernant le guide « Gestion de la vitesse sur le réseau routier municipal en milieu urbain » (version préliminaire consultée en mai 2014)

Un guide nécessaire et précieux

La vitesse de la circulation motorisée sur le réseau routier municipal est au cœur de nombreux enjeux. Celui de la sécurité routière, qui a motivé la TQSR à se saisir de cette question, est bien sûr l'un des plus importants. La vitesse, ainsi que le débit de circulation, ont également des conséquences importantes sur la qualité de vie, le coût des infrastructures, la vitalité économique locale, etc. En tant qu'organisation promouvant le développement de collectivités viables, Vivre en Ville s'intéresse donc à la question de la vitesse.

Le guide « Gestion de la vitesse sur le réseau routier municipal en milieu urbain », à l'intention des municipalités du Québec, préparé par le groupe de travail Vitesse en milieu municipal de la Table québécoise de la sécurité routière et le ministère des Transports du Québec, nous apparaît répondre à un besoin important.

Nous saluons le travail de la Table ainsi que celui des rédacteurs du guide, pour leur apport essentiel dans un domaine qui touche de nombreux enjeux. L'aspect systématique du guide, le constat initial très clair et la clarté des recommandations sont de nature à faciliter les décisions des municipalités qui y trouveront des indications précieuses.

Les commentaires ponctuels sur les diverses sections du guide ont été intégrés au document transmis pour consultation (à suivre par courriel). Nous reportons ici quelques recommandations plus générales sur la question de la vitesse et du réseau routier municipal, à propos desquelles nous sommes disposés à discuter plus en détail.

Nous espérons que ces commentaires et recommandations seront utiles aux rédacteurs ainsi qu'au groupe de travail, et vous réitérons notre intérêt à contribuer à la réflexion sur la question de la vitesse.

Recommandations

1. Inciter les municipalités à adopter une hiérarchisation du réseau routier et à réduire la vitesse autorisée sur l'ensemble des rues locales

Renforcer la hiérarchisation du réseau routier selon son rôle : transit (artères et collectrices) ou desserte (rues locales)

L'approche du « Code de la rue vise » un équilibre entre la vie locale et la circulation motorisée, qui repose sur l'analyse qu'« en milieu urbain, les voiries ont le plus souvent deux types de fonction à remplir de façon concomitante : celles qui concernent la vie locale et celles qui sont liées à la circulation des véhicules motorisés. » le guide pourrait s'appuyer sur cette approche pour renforcer la hiérarchisation du réseau routier municipal en milieu urbain.

Sources

France. Ministère de l'Écologie, de l'Énergie, du Développement durable et de l'Aménagement du territoire (2008). La démarche « code de la rue » en France : octobre 2008 – premiers résultats. 8 pages.

Recommander une réduction des vitesses sur tout le réseau local

Le CERTU (France) recommande de **limiter à 30 km/h la vitesse sur l'ensemble des rues locales**, qui ont toute vocation à devenir des zones 30. Cette vitesse permet la cohabitation de tous les modes de transport et une meilleure qualité de vie des quartiers, de même qu'une sécurité et un confort réellement accrus pour les



déplacements actifs. Selon l'expérience de plusieurs villes européennes, le 30 km/h pourrait ainsi s'appliquer à **près de 70% de la voirie d'une municipalité**. Cette vitesse est un plafond à ne pas dépasser afin de retrouver un certain équilibre entre vie locale et fonction de circulation. Des efforts en matière d'aménagement de mesures d'apaisement doivent évidemment rendre crédible et lisible cette limite de vitesse.

Sources

Berthod, Catherine et Benoît Hiron (2012). La démarche Code de la rue en France : un bon exemple de partage des voies urbaines. Urbanité, Hiver 2012, pp. 31-35.

2. Intégrer au diagnostic la question de la configuration du réseau routier

La démarche proposée par le guide repose sur une analyse de la situation qui commence avec la configuration actuelle du réseau, mais ne la remet pas en question. Or, la vitesse pratiquée (et la limite de vitesse admissible) est étroitement liée à la configuration du réseau routier : hiérarchie, rôle, géométrie des rues. La mise en contexte devrait donc intégrer un questionnement sur le rôle donné aux rues locales, et sur leur géométrie.

Le manque de collectrices

Les forts débits et les vitesses élevées parfois observés sur certaines rues locales sont souvent liés au fait qu'elles jouent un rôle de collectrices qui ne devrait pas être le leur.

Pour Vivre en Ville (2013), « Outre les autoroutes, on distingue dans les milieux urbains trois types de voies :

- les voies primaires, qui traversent et structurent la ville, notamment en reliant différents quartiers entre eux;
- les voies secondaires, qui traversent et structurent un quartier ou une de ses parties;
- les voies tertiaires, qui servent uniquement à desservir les bâtiments qui les bordent.

L'articulation entre ces trois types de voies assure la lisibilité du tissu urbain et sa perméabilité. Dans certains secteurs récemment urbanisés, on observe un manque de voies secondaires, ce qui a deux conséquences majeures: d'une part, compliquer l'accès au quartier et créer une congestion locale et, d'autre part, rabattre la circulation de transit sur les voies tertiaires, au détriment de la qualité de vie de leurs résidents. » (Retisser la ville, p. 47)

La rareté de rues collectrices fait notamment en sorte que **les automobilistes ont de longues distances à faire sur le réseau local**. Plutôt que de conserver une limite de vitesse élevée (50 km/h ou 40 km/h) sur ces rues, il importe de questionner la configuration du réseau routier, ou du moins, de prendre conscience du problème afin d'éviter de répéter cette erreur. Ce propos pourrait faire l'objet d'un encadré dans le guide.

Sources

VIVRE En VILLE (2013). Retisser la ville: [Ré]articuler urbanisation, densification et transport en commun, coll. «Outils le Québec», 120 p.

L'importance de la trame et de la géométrie des rues

De façon plus générale, le guide met peu l'emphase sur le rôle que joue la forme urbaine, ni la géométrie des rues sur les comportements routiers. Les méga-ilots, les quartiers en cul-de-sac, les trames curvilinéaires et les rues trop larges pour leur usage devraient être clairement déconseillés si une municipalité souhaite réussir une bonne hiérarchisation des rues, ce qui facilitera par la suite la détermination de vitesse moindre sur la voirie locale.

Sources

Bellefleur, O. (2014). Des voies de circulation de 3,0 m de large en milieu urbanisé. Montréal, Québec : Centre de collaboration nationale sur les politiques publiques et la santé.



Que faire de toutes les rues qui obligent piétons et voitures à cohabiter ?

De nombreuses rues résidentielles au Québec sont sans trottoirs, alors que la limite de vitesse y est de 50 km/h. Selon le guide, il n'est envisageable d'y limiter la vitesse

- à 40 km/h que si « la largeur entre bordures varie entre 8 m et 10 m » (p.25);
- à 30 km/h que si « la largeur de roulement est inférieure à 6 m; les places de stationnement très occupées; le débit inférieur à 500 véhicules/jour.

Pourtant, certaines des rues les plus problématiques pour la sécurité (et le sentiment de sécurité) des piétons sont précisément ces voies trop larges et sans trottoirs qui ont une fonction pourtant locale et où cohabitent voitures et piétons, aux risques et péril de ces derniers.

Une rue locale trop large où la vitesse autorisée serait, pour cette raison, trop élevée, donnerait aux usagers motorisés la fausse impression qu'ils circulent sur une voie où les piétons sont rares – alors que paradoxalement, l'absence de trottoir dans une rue indique en principe aux usagers qu'ils se trouvent dans une rue « partagée », où la vitesse de circulation devrait donc être réduite en conséquence : 30 km/h? 20 km/h? Le choix reste à faire.

3. Viser une limite de vitesse sur les rues locales à 30km/h au lieu de 40 km/h

L'analyse du risque de mortalité lors d'une collision en fonction des vitesses pratiquées semble avoir conduit la plupart des auteurs à préconiser une **réduction de la vitesse autorisée à 30 km/h**, dès lors qu'on peut s'attendre à des interactions entre circulation motorisée et piétons. Le guide indique d'ailleurs que « les piétons et autres usagers vulnérables ont peu de chances de survivre à une collision avec une voiture roulant à plus de 30 km/h » (p.20).

En préconisant une limite de vitesse à 40 km/h sur les rues locales (Détermination des limites de vitesse : l'approche en résumé, p.23), le guide semble orienter les municipalités vers cette vitesse, d'autant plus qu'il limite la possibilité du 30km/h aux seules rues « à très faible débit ». Le guide souligne pourtant que « [les limites de vitesse] ne devraient pas dépasser 30 km/h sur les voies où cohabitent des voitures et des piétons » (p. 20), et par ailleurs qu'« un écart de 20 km/h entre les limites de vitesse aide les conducteurs à mieux les différencier et à y adapter leur comportement. » (p. 30)

Rappelons que si des rues locales ont un trop fort débit, ou doivent être parcourues sur une trop longue distance avec de rejoindre une collectrice, cet enjeu relève probablement d'une rareté de collectrices. C'est à cet enjeu qu'il conviendrait de répondre, plutôt que de tolérer une limite de vitesse trop élevée qui ne correspond pas à la fonction souhaitée pour la rue.

Sources

Gagnon, F. (2014). Une limite de vitesse de 30 km/h sur les rues locales. Montréal, Québec : Centre de collaboration nationale sur les politiques publiques et la santé.

4. Présenter les avantages, désavantages et co-bénéfices des diverses mesures complémentaires

Les mesures complémentaires (p. 17, Tableau 4) sont présentées sans distinction, comme s'équivalant l'une, l'autre. Une meilleure compréhension des effets de ces mesures et de leurs impacts sur d'autres enjeux que la sécurité pourrait favoriser une meilleure prise de décision de la part des municipalités.

Avantages et désavantages

Par exemple, contrairement à la surveillance policière, les aménagements sont une mesure pérenne, auto-exécutoire, opérante à toute heure et non seulement durant la présence policière.



Co-bénéfices

Les aménagements modérateurs de vitesse, en particulier, présentent de nombreux co-bénéfices. Le guide pourrait offrir quelques références (sources) en ce sens, ou en lister quelques-uns. Par exemple, le verdissement est possible sur plusieurs des aménagements (ilots centraux, avancées de trottoir, aménagements paysagers, etc.), ce qui permet de s'attaquer en même temps au problème des ilots de chaleur urbains.

Source

Vivre en Ville (2014). « Îlots de chaleur urbains ». [<http://collectivitesviables.org/articles/ilots-de-chaleur-urbains/>] (30 mai 2014)

5. Suggérer les éléments d'une analyse multicritère pour le choix des sites d'interventions.

En plus de cibler les endroits où la limite de vitesse est la moins respectée, les municipalités devraient être invitées à choisir les sites d'intervention en réalisant une analyse multicritère. Cela permettrait de prendre en compte par exemple :

- la présence d'écoles,
- la présence de piétons ou cyclistes,
- les endroits où il y a le plus d'accidents,
- etc.

6. Réaliser un résumé schématique de la démarche et mieux expliciter l'étape du règlement

La démarche pourrait faire l'objet d'un **schéma synthèse** afin de comprendre les étapes en un coup d'œil. Le lien entre le chapitre 4 (les étapes) et le chapitre 5 (détermination de la vitesse) pourrait être un peu plus explicite.

Aussi, un schéma représentant les «étapes» préalables à la démarche (notamment la volonté politique d'entreprendre la démarche) et subséquente (adoption du règlement) seraient intéressantes à inclure. Il a été constaté que l'étape de l'adoption du règlement et la transmission au MTQ n'est pas toujours évidente pour les municipalités, même si cela apparaît évident au groupe de travail qui sont des spécialistes en la matière. Ainsi, un encadré pourrait faire un rappel des modalités d'adoption d'un tel règlement.

