



Compte-rendu d'atelier
Énoncer les principes
Mercredi 25 octobre 2017 AM

Ensemble, élargissons notre compréhension commune de la stratégie de sécurité routière Vision zéro

Durée : 50 minutes

Nombre de participants : 118

Objectifs de l'atelier

- S'approprier le concept, le contenu et les grands principes de la stratégie de sécurité routière Vision zéro. Faire la différence entre l'approche conventionnelle et la stratégie Vision zéro.

Description de l'activité

En introduction de la matinée, nous avons invité les participants à prendre en note sur des *autocollants* durant les conférences, des idées ou éléments de réflexion en lien avec les trois thèmes suivants : infrastructure, usager et produit. Nous avons distribué sur chaque table une grande feuille sur laquelle les participants pouvaient déposer leur post-it. Nous avons demandé aux participants de s'interroger au sujet de ce qui revient à une approche de sécurité routière conventionnelle et de ce qui revient à une approche de sécurité routière Vision zéro.

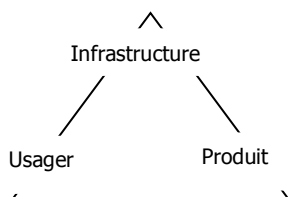


Étapes du travail en sous-groupe :

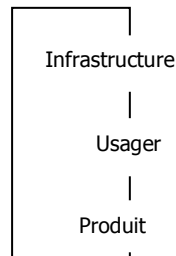
1) [En guise de préparation] Pendant les conférences, les participants notent leurs idées sur des autocollants.

2) [20 minutes] Les participants discutent par table au sujet des éléments qu'ils ont notée. Ils doivent placer les autocollants aux bons endroits, soit dans l'approche conventionnelle, soit dans l'approche Vision zéro.

STRATÉGIE VISION ZÉRO



APPROCHE CONVENTIONNELLE



3) [10 minutes] Les sous-groupes sélectionnent une personne qui partage avec le reste de la salle deux éléments qui ressortent de leur conversation, afin de nourrir l'ensemble des participants à l'atelier.



Synthèse des résultats

Les participants étaient invités à apporter des éléments de réflexion en lien avec les 3 thèmes suivants : **infrastructure, usager et produit.**

<p>INFRASTRUCTURE (tout ce qui est relatif à l'aménagement du territoire: routes, pistes cyclables, traverses piétonnes, viaducs, etc. Les participants étaient invités à discuter</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Prioriser les changements au niveau de l'environnement bâti, par des mesures d'apaisement de la circulation telles que les saillies (idéalement qui permettent le passage des cyclistes), les chicanes, les îlots circulaires, les dos-d'âne ainsi que l'élévation de la chaussée pour les traverses piétonnes. Penser à uniformiser les couleurs/matériaux de la rue selon les usages afin que ce soit plus cohérent pour tous. • Trottoirs : projet pilote de trottoirs chauffés l'hiver avec lumières intégrées. • Profiter de la réfection des rues pour aménager de nouvelles pistes cyclables ainsi que des traverses piétonnes. C'est-à-dire, ne pas refaire les rues à l'identique. • Nouveaux aménagements : impératif d'intégrer les mesures physiques d'accessibilité universelle. • Signalisation : en ajouter dans les ruelles, préciser la clarté, favoriser le maillage, soit la liaison entre les transports actifs et collectifs
---	---

<p>des infrastructures en place dans leur ville, leur faillibilité, les bons et moins bons coups en aménagement, ainsi que toutes les idées relatives aux infrastructures et à l'environnement bâti leur venant à l'esprit.)</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Lumières : rallonger le temps de traverse, lumières vertes prioritaires aux usagers actifs en premier, ensuite aux automobiles (Code de la rue). • Concevoir pour encourager naturellement des limites de vitesse à 30-50-70 km/h, par des mesures « passives » et « auto-exécutoires », c'est-à-dire ne nécessitant pas une présence policière pour être respectées. • Avant d'étendre le réseau cyclable, protéger les pistes cyclables existantes par des bandes de béton (séparation des usages) ou encore élever la piste au niveau du trottoir piéton (facilité d'entretien). • Faire appliquer la réglementation dans toutes les municipalités concernant l'interdiction du stationnement à moins de 5 mètres des intersections, changement à faire au niveau du Code de la rue. • Augmenter les critères de qualité des soumissionnaires pour les infrastructures, par exemple en engageant les compagnies qui intègrent la Vision zéro même si cela entraîne des coûts plus élevés.
<p>USAGER (l'utilisateur des infrastructures du domaine public : les piétons, les cyclistes, les automobilistes, les camionneurs, etc. Dans cette catégorie, les participants étaient invités à réfléchir à la place de chaque usager, ses besoins, son niveau de vulnérabilité et tout autre élément de réflexion relié aux usagers en général.)</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Intégrer les besoins des usagers vulnérables : aînés, enfants, femmes, personnes à mobilité réduite, piétons, cyclistes, etc. L'accessibilité universelle peut devenir un projet de société. Aménager en fonction des usagers vulnérables même si cela amène moins de fluidité. Les usagers vulnérables doivent participer au comité Vision zéro, table de concertation. • Formation des usagers de la route dès l'enfance à l'école. • Formation des professionnels amenés à intervenir sur la voie publique : ingénieurs, aménagistes, urbanistes, élus. C'est un changement de culture en général. • Viser une réduction de l'utilisation de l'automobile-solo, changement de paradigme sociétal. Le leadership doit venir des élus ainsi que des experts en sécurité routière, en plus de la mobilisation de la population par les organisations communautaires.
<p>PRODUIT (tous les véhicules et les accessoires qui y sont attachés circulant dans la ville sur le domaine public: les voitures, les vélos, les camions et les technologies qui y sont associées : les radars, GPS, voitures intelligentes, etc.)</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Voitures électriques doivent émettre un minimum de bruit pour les non-voyants et usagers vulnérables. Réglementation encouragée par les décideurs à ce sujet. • Favoriser les plus petits camions à Montréal, les livraisons à des heures différentes. • Sécuriser les axes de camionnage et accroître l'application de la réglementation en vigueur. • Il devrait être obligatoire de modifier les véhicules lourds : système de détection, barres latérales, caméras, miroirs. Il incombe au gouvernement d'agir en ce sens en incluant notamment les fournisseurs de la Ville. • Intégrer le transport collectif dans le concept de Vision zéro (plus accessible, meilleure offre, simplicité d'utilisation, maillage avec le transport actif). • Promotion gouvernementale (publicité) à l'échelle provinciale et municipale sur les modes de transport alternatif à l'auto-solo. • Vitesse des mouvements aux intersections, dimension importante lors des collisions, détecteur de mouvement, développer des technologies à ce sujet.