



MOBI-O
VOS SOLUTIONS TRANSPORT

Pour que les usagers des transports actifs ne soient plus les parents pauvres du Code de la sécurité routière

Mémoire déposé auprès de la SAAQ dans le cadre des consultations publiques de 2017 sur la révision du Code de la sécurité routière



Février 2017

► MOBI-O.CA

Mission de l'organisme

MOBI-O, le Centre de gestion des déplacements (CGD) de Gatineau est un organisme sans but lucratif qui a pour mission de favoriser le développement et la promotion de solutions novatrices en matière de transport. De par ses mandats et ses projets, MOBI-O a su développer une expertise visant la cohésion et l'intégration des différents usagers de la route, soit les piétons, les cyclistes et les automobilistes, en respectant le degré de vulnérabilité de chacun.

Les services-conseils et l'accompagnement offerts par l'équipe de MOBI-O aux entreprises, aux institutions et à tous les sites générateurs de déplacements sont destinés à :

- améliorer concrètement le transport des employés, des bénéficiaires et des clientèles;
- faciliter l'accessibilité aux sites générateurs de déplacements par des options viables dans une perspective de développement économique et durable qui encourage de saines habitudes de vie.

Réalisation

Coordination

Jean-Maxime Lemerise, directeur général
Annie-France Major, chargée de projet

Recherche et rédaction

Marion Maurin, agente de projet

Sommaire des revendications

Favoriser une approche intégrée de la mobilité durable

1. Reconnaître les transports actifs (la marche et le vélo) dans le CSR comme des modes de déplacement utilitaire équivalents aux transports motorisés.
2. Augmenter le nombre d'analyses visant la compréhension des comportements des déplacements de l'ensemble des usagers de la route, y compris pour les piétons et les cyclistes.
3. Réviser les normes de conception routière afin d'assurer l'accessibilité du réseau routier à l'ensemble de ses usagers.
4. Favoriser l'aménagement de rues complètes, où chaque usager de la route peut se déplacer dans un environnement sécuritaire et convivial.

Respecter les usagers de la route les plus vulnérables

5. Inscrire dans le CSR le principe de prudence envers les usagers les plus vulnérables.
6. Investir dans les campagnes et les initiatives locales visant le changement des comportements des automobilistes vis-à-vis des plus vulnérables, dans un esprit de partage de la route (exemple : programme de promotion du transport actif dans les écoles, activités liées à la sécurité pour le mois du vélo).
7. Améliorer la sécurité vis-à-vis des véhicules lourds pour les autres usagers en améliorant leur visibilité (caméras de détection de piétons, rétroviseurs supplémentaires, panneaux latéraux) et en réduisant leur circulation dans les centres urbains.

Aménager nos rues pour réduire les problèmes de sécurité à la source

8. Réaménager les rues et les intersections en faveur des usagers les plus vulnérables, notamment grâce à l'aménagement de bandes cyclables unidirectionnelles, de carrefours giratoires et à l'augmentation des temps de traversées pour les piétons.
9. Diminuer la largeur et le nombre de voies sur les routes en centre urbain.
10. Améliorer la signalisation, notamment aux abords des passages piétons, des zones scolaires, des rues partagées et des zones 30 (panneau de signalisation, effet entrée de porte, marquage au sol, etc.).
11. Généraliser les mesures d'apaisement de la circulation en milieu urbain (avancées de trottoirs, passages pour piétons surélevés, refuges piétons, disposition de bollards centraux et latéraux, etc.).
12. Améliorer la sécurité aux abords des zones scolaires par l'aménagement de mesures favorisant le transport actif pour les déplacements maison-école (construction d'un réseau de trottoirs continu, aménagement de pistes multifonctionnelles, mise en place de mesures d'apaisement de la circulation, etc.).
13. Développer des normes vis-à-vis des concepts de rues complètes, de rues partagées et des zones 30 afin de favoriser leur implantation dans les milieux urbains.
14. Réaliser un guide d'aménagement des rues permettant de respecter le critère d'accessibilité universelle lors de l'aménagement ou de la réfection des rues.
15. Assurer la continuité des liens cyclistes et piétonniers à travers l'ensemble de la province.

Prioriser les transports actifs pour de saines habitudes de vie

16. Entretenir les liens actifs, été comme hiver (optimiser le déneigement, réaménager les trottoirs affaissés ou en mauvais état, assurer la continuité des déplacements pour les cyclistes et les piétons en cas de travaux).
17. Intégrer dans les programmes scolaires du primaire des formations obligatoires sur la sécurité routière.
18. Agir auprès des employeurs afin que ces derniers favorisent les transports alternatifs à l'auto-solo dans une perspective de bien-être mental et physique et de saines habitudes de vie.

TABLE DES MATIÈRES

Avant-propos	1
1. Révision du CSR : une opportunité d'arrimer les efforts vers une approche intégrée.	2
1.1 Bienfaits de la mobilité durable.	2
1.2 Quelques chiffres à l'appui	3
2. Revendications	4
2.1 Favoriser une approche intégrée de la mobilité durable	4
2.2 Respecter les usagers de la route les plus vulnérables	6
2.3 Aménager nos rues pour réduire les problèmes de sécurité à la source	6
2.4 Prioriser le transport actif pour de saines habitudes de vie	7
Conclusion	9
Références	.10

Avant-propos

MOBI-O salue l'initiative de la Société d'assurance automobile du Québec (SAAQ) d'entreprendre les révisions du Code de la sécurité routière (CSR). La modernisation du code, réclamée par de nombreux organismes du milieu depuis plusieurs années, constitue une étape essentielle vers la mobilité durable. Ces consultations publiques sur la sécurité routière sont une opportunité pour le Québec de développer des milieux de vie complets, conviviaux et sécuritaires pour ses citoyens, notamment grâce à la promotion de modes de transports alternatifs à l'auto-solo, soit l'automobile avec un seul passager à bord. S'orienter vers une approche intégrée des différents modes de transport, dans le respect du degré de vulnérabilités des usagers de la route doit être au cœur des échanges portant sur la modification du CSR.

Bien que la réglementation soit l'un des moyens possibles pour renforcer la sécurité des usagers de la route, MOBI-O tient à souligner l'importance que le Gouvernement du Québec adopte une approche intégrée de la problématique et se penche sur l'ensemble des éléments conditionnant la sécurité lors des déplacements, dont l'aménagement, les infrastructures et l'éducation. Enfin, le Gouvernement du Québec se doit de favoriser le transport actif en tant que mode de déplacement utilitaire, notamment en adoptant un code de la rue.

1. Révision du CSR : une opportunité d'arrimer les efforts vers une approche intégrée

La révision du CSR est bien plus significative qu'une simple réforme normative. Elle représente une opportunité de faire valoir les principes de la mobilité durable qui s'inscrivent eux-mêmes dans une approche systémique. En ce sens, la mobilité durable figure parmi les enjeux d'un développement viable et vivable de nos collectivités.

1.1 Bienfaits de la mobilité durable

Favoriser les modes de déplacements alternatifs à l'auto-solo contribue au développement durable du Québec, tant d'un point de vue économique, social, qu'environnemental.

Plus de 44% des émissions de gaz à effet de serre proviennent du secteur des transports au Québec (MDDEFP, 2014). Nos déplacements constituent donc un enjeu de premier ordre dans la lutte mondiale engagée contre les changements climatiques. De plus, l'impact des gaz à effet de serre sur les températures terrestres s'additionne aux autres impacts négatifs de nos choix de déplacements actuels sur l'environnement tels que la pollution des ressources hydriques, la destruction des habitats fauniques ou encore la surconsommation de notre territoire. Ainsi, favoriser des modes de déplacement plus écologiques s'avère essentiel.

En plus des effets dommageables sur l'environnement, le transport est également une affaire de santé publique. De nombreux décès liés à des maladies respiratoires sont attribuables à la pollution de l'air, notamment à cause des particules fines émises par les véhicules motorisés. De plus, les problèmes de sédentarité et les accidents de la route ne cessent d'alourdir le bilan (Hamel, Gagnon et Ladd, 2011). Également, la dépendance à l'automobile s'avère être néfaste pour la santé mentale de ses usagers. Selon les sondages CROP réalisés par l'Ordre professionnel des conseillers en ressources humaines agréés (2016), la congestion routière et les travaux sont

sources de stress, d'irritabilité, de fatigue et de perte de productivité et de motivation au travail. La promotion de saines habitudes de vie grâce au transport actif permet d'assurer un environnement sain et convivial, propice au développement social de notre collectivité.

Finalement, le développement du réseau routier représente des coûts individuels et collectifs élevés à long terme. En plus des coûts reliés aux enjeux de santé publique, le développement et l'entretien des infrastructures sont financés au détriment des autres modes de transport tels que la marche, le vélo et les transports collectifs (Organisation de coopération et de développement économique, 2006).

1.2 Quelques chiffres à l'appui

Un bref tour d'horizon sur nos habitudes de déplacement et sur l'évolution des parts modales en transport témoigne des efforts qu'il reste à mettre en place pour assurer le développement durable de nos collectivités et inverser la tendance du tout à l'auto.

Bilan routier de 2015

En 2015, 361 personnes ont trouvé la mort sur les routes québécoises, 294 étaient des conducteurs de véhicules motorisés, 9 étaient des cyclistes et 44 étaient des piétons (SAAQ, 2015).

Bien que le bilan routier au Québec s'améliore d'année en année, l'augmentation du nombre de véhicules en circulation reste une préoccupation en matière de sécurité routière.

Santé

Au Québec, dans les secteurs où les déplacements domicile-travail en voiture atteignent 95%, 54% de la population présente un excès de poids (Direction de la santé publique de Montréal, 2006).

Les risques d'obésité diminuent de 4,8 % pour chaque kilomètre marché par jour. (Frank, Anderson et Schmid, 2004)

Transports actifs

55% des adultes québécois marchent 60 minutes ou moins par semaine pour se déplacer (Nolin et Hamel, 2005).

En 2012, les activités touristiques liées au vélo ont rapporté 131 millions \$ de bénéfices au développement économique du Québec (Bergeron et Cragg, 2009).

Couts

En 2020, il est estimé que le cout pour la collectivité mondiale des accidents de la circulation représentera 518 milliards de \$US par année (Organisme mondial pour la Santé, 2009).

Chaque année, un Canadien dépense 10 912\$ pour son automobile, hors équipement (Federal Active Transportation Coalition, 2014).

Ces quelques données soulignent l'enjeu sociétal représenté par la promotion des modes de déplacements alternatifs à l'auto-solo et la nécessité de réviser le CSR en faveur de la mobilité durable.

2. Revendications

Dans le cadre de la révision du CSR, MOBI-O revendique des changements importants qui se déclinent sous quatre thèmes

2.1 Favoriser une approche intégrée de la mobilité durable

La planification du réseau routier et le développement des infrastructures occupent une place centrale au Québec et témoignent de l'évolution de nos villes. Ces dernières sont fondées sur la mise en place de réseaux, dont la mobilité assure l'accessibilité aux pôles d'intérêts et de services. Cependant, en lien avec la démocratisation de l'accès à l'automobile dans les années 1950, le réseau routier s'est développé en faveur des automobiles, au détriment des autres modes de déplacement tels que la marche, le vélo ou bien les transports collectifs.

Dans un contexte où le développement durable, les saines habitudes de vie et les changements climatiques sont au cœur des préoccupations, il s'avère nécessaire de revoir nos habitudes de déplacement en optant pour des solutions alternatives à l'automobile solo. Pour ce faire, les revendications de MOBI-O sont les suivantes :

1. Reconnaître les transports actifs (la marche et le vélo) dans le CSR comme des modes de déplacement utilitaire équivalents aux transports motorisés.
2. Augmenter le nombre d'analyses visant la compréhension des comportements des déplacements de l'ensemble des usagers de la route, y compris pour les piétons et les cyclistes.
3. Réviser les normes de conception routière afin d'assurer l'accessibilité du réseau routier à l'ensemble de ses usagers.
4. Favoriser l'aménagement de rues complètes, où chaque usager de la route peut se déplacer dans un environnement sécuritaire et convivial.

2.2 Respecter les usagers de la route les plus vulnérables

Les usagers de la route ne sont pas tous égaux en termes de sécurité routière. Face à des facteurs tels que la vitesse ou bien le poids, il s'avère que certains usagers tels que les piétons sont plus vulnérables que les conducteurs des véhicules motorisés en cas de collision. Il est donc légitime que les usagers de la route les plus susceptibles de blesser autrui fassent preuve d'une prudence accrue envers les plus vulnérables.

Afin que de protéger les usagers de la route les plus vulnérables, les modifications au CSR demandées sont de :

5. Inscrire dans le CSR le principe de prudence envers les usagers les plus vulnérables.
6. Investir dans les campagnes et les initiatives locales visant le changement des comportements des automobilistes vis-à-vis des plus vulnérables, dans un esprit de partage de la route (exemple : programme de promotion du transport actif dans les écoles, activités liées à la sécurité pour le mois du vélo).
7. Améliorer la sécurité vis-à-vis des véhicules lourds pour les autres usagers en améliorant leur visibilité (caméras de détection de piétons, rétroviseurs supplémentaires, panneaux latéraux) et en réduisant leur circulation dans les centres urbains.

2.3 Aménager nos rues pour réduire les problèmes de sécurité à la source

L'aménagement de nos rues joue un grand rôle dans la sécurité routière, car il conditionne la perception des usagers de la route quant à leur vitesse, leur trajectoire ainsi que leur sentiment de sécurité dans l'environnement. Dans un objectif de « Vision Zéro », développer une culture du partage de la route est donc indispensable. La conception de nos rues va de pair avec les programmes de sensibilisation pour atteindre cet objectif.

De nombreux efforts restent à faire pour favoriser un environnement sécuritaire pour l'ensemble des usagers de la route, notamment de :

8. Réaménager les rues et les intersections en faveur des usagers les plus vulnérables, notamment grâce à l'aménagement de bandes cyclables unidirectionnelles, de carrefours giratoires et à l'augmentation des temps de traversées pour les piétons.

9. Diminuer la largeur et le nombre de voies sur les routes en centre urbain.
10. Améliorer la signalisation, notamment aux abords des passages piétons, des zones scolaires, des rues partagées et des zones 30 (panneau de signalisation, effet entrée de porte, marquage au sol, etc.).
11. Généraliser les mesures d'apaisement de la circulation en milieu urbain (avancées de trottoirs, passages pour piétons surélevés, refuges piétons, disposition de bollards centraux et latéraux, etc.).
12. Améliorer la sécurité aux abords des zones scolaires par l'aménagement de mesures favorisant le transport actif pour les déplacements maison-école (construction d'un réseau de trottoirs continu, aménagement de pistes multifonctionnelles, mise en place de mesures d'apaisement de la circulation, etc.).
13. Développer des normes vis-à-vis des concepts de rues complètes, de rues partagées et des zones 30 afin de favoriser leur implantation dans les milieux urbains.
14. Réaliser un guide d'aménagement des rues permettant de respecter le critère d'accessibilité universelle lors de l'aménagement ou de la réfection des rues.
15. Assurer la continuité des liens cyclistes et piétonniers à travers l'ensemble de la province.

2.4 Prioriser les transports actifs pour de saines habitudes de vie

La révision du CSR est une opportunité de soutenir la promotion des saines habitudes de vie, un enjeu provincial, en priorisant les transports actifs. La marche et le vélo posent ainsi des enjeux spécifiques à ces modes de déplacement qui sont actuellement négligés. Il est donc essentiel de prévoir de :

16. Entretenir les liens actifs, été comme hiver (optimiser le déneigement, réaménager les trottoirs affaissés ou en mauvais état, assurer la continuité des déplacements pour les cyclistes et les piétons en cas de travaux).

17. Intégrer dans les programmes scolaires du primaire des formations obligatoires sur la sécurité routière.

18. Agir auprès des employeurs afin que ces derniers favorisent les transports alternatifs à l'auto-solo dans une perspective de bien-être mental et physique et de saines habitudes de vie.

Conclusion

MOBI-O souligne l'importance de la révision du CSR et des démarches de consultations publiques organisées par la SAAQ. Il apparaît primordial que les modifications normatives qui découleront de ce processus intègrent les principes suivants :

- développer une réelle culture du partage de la route;
- inculquer le principe de prudence envers les usagers les plus vulnérables;
- mettre en place l'ensemble des mesures nécessaires pour favoriser les changements de comportement et les saines habitudes de vie.

Les 18 revendications citées dans ce mémoire soutiennent ces principes.

En définitive, les modifications au CSR doivent soutenir le développement d'environnements sains, conviviaux et sécuritaires pour tous les usagers de la route, où les piétons et les cyclistes ne seraient plus en conflit avec les véhicules motorisés. Cette approche, bénéfique en tous points pour nos collectivités, implique de développer notre culture du partage de la route et de la protection des usagers les plus vulnérables.

Bibliographie

Bergeron, K. & Cragg, S. (2009). Encourager le transport actif : Bulletin no3 : Les avantages économiques du transport actif. Repéré sur le site de l'Institut canadien de la recherche sur la condition physique et le mode de vie : <http://www.cflri.ca/fr/document/bulletin-03-les-avantages-%C3%A9conomiques-du-transport-actif>

Coalition québécoise sur la problématique du poids (2013). Mémoire portant sur la consultation publique de la Politique québécoise de mobilité durable : investir dans les déplacements alternatifs à l'automobile, un gage de succès pour tous! Repéré sur le site de Coalition québécoise sur la problématique du poids : http://www.cqpp.qc.ca/documents/file/2013/Memoire_Plan-de-mobilite-durable_2013-06-21.pdf

Direction de la santé publique de Montréal. (2006). Le transport urbain, une question de santé. (Rapport annuel 2006 sur la santé de la population montréalaise). Repéré sur le site de l'Agence de la santé et des services sociaux de Montréal : http://publications.santemontreal.qc.ca/uploads/tx_assmpublications/2-89494-491-8.pdf

Federal Active Transportation Coalition, 2014. Infrastructure de transport actif au Canada, Mémoire prébudgétaire au Comité permanent des finances. Repéré sur le site de Federal Active Transportation Coalition. http://www.parl.gc.ca/Content/HOC/Committee/412/FINA/WebDoc/WD6615327/412_FINA_PBC2014_Briefs/FederalActiveTransportationCoalition-8944101-f.pdf

Frank L.D., Anderson M. A. et Schmid T. D., 2004. "Obesity Relationships with Community Design, Physical Activity, and Time Spent in Cars". American Journal of Preventive Medicine, Vol. 27, No. 2.

Ministère du Développement durable, de l'Environnement, de la Faune et des Parcs (MDDEFP) (2014). Inventaire québécois des émissions de gaz à effet de serre en 2011 et leur évolution depuis 1990. Repéré sur le site du Gouvernement du Québec : http://www.mddelcc.gouv.qc.ca/changements/ges/2011/Inventaire_1990-2011.pdf

Nolin, B. & Hamel, D. (2005). Les Québécois bougent plus, mais pas encore assez. Dans M. Venne et A. Robitaille (sous la direction), Annuaire du Québec 2006 (pp 296-311). Montréal : Éditions Fides. Repéré sur le site de l'Institut national de la santé publique québécoise : www.inspq.qc.ca/pdf/publications/474-QuebecoisBougentPlus.pdf

Ordre des conseillers en ressources humaines agréés, 2016. L'impact des travaux routiers sur les travailleurs (dans le cadre des sondages CROP). Repéré sur le site du Portail des ressources humaines : <http://www.portailrh.org/presse/PDF/Sondage-CROP-CRHA-TravauxRoutiers-Travailleurs-aout-2016.pdf>

Organisation de coopération et de développement économique (OCDE) (2006). L'impact environnemental des transports : Comment le découpler de la croissance économique ? Paris, France : auteur.

Organisme mondial pour la Santé, 2009. Rapport de situation sur la sécurité routière dans le monde. In WHO, section donnée et statistique. http://www.who.int/violence_injury_prevention/road_safety_status/report/fr/

Société d'Assurance Automobile du Québec, 2015. Bilan routier 2015. Repéré sur le site de la SAAQ : <https://saaq.gouv.qc.ca/fileadmin/documents/publications/bilan-routier-2015.pdf>

Vivre en Ville, 2013. Pour une approche intégrée de la mobilité durable : dans le cadre de la consultation publique sur la Politique québécoise de mobilité durable. Repéré sur le site de Vivre en Ville : https://vivreenville.org/media/78587/venv_2013_pqmd_memoire.pdf

Vivre en Ville, 2014. Pour des villes de mobilité active et durable, revoir le design les infrastructures et le code de la sécurité routière (dans le cadre du groupe de discussion sur la sécurité des cyclistes. Repéré sur le site de Vivre en Ville : <https://vivreenville.org/media/361142/vivre-en-ville-memoire-securite-cycliste-sept2014.pdf>



MOBI-O

Centre de gestion des déplacements de Gatineau

**177, promenade du Portage, 3^e étage
Gatineau (Québec) J8X 2K4**

819 205-2085

info@mobi-o.ca

www.mobi-o.ca