

COMPTE-RENDU

La sécurité routière dans les villes de demain

5 et 6 octobre 2011

Musée de la civilisation

Colloque organisé par Le Centre Jacques Cartier
Les Vingt-quatrièmes Entretiens Jacques Cartier

Préparé par M. Jean-Pierre Lefebvre
Secrétaire du conseil de quartier du Plateau

Octobre 2011

Le défi principal, identifié par la porte-parole du ministère des Transports du Québec (MTQ), est de trouver une nouvelle définition du partage de la route pour l'ensemble des usagers. Ainsi, il y a beaucoup à apprendre des codes de la route appliqués en France et en Belgique. Une collaboration avec ces deux pays a été mise sur pied afin d'appliquer ici cette lutte à l'insécurité routière. Un texte commun de mobilisation pour la sécurité routière est en préparation.

Thème 1 : Perspective ville de demain, déplacements sécurité routière

Les résultats obtenus par la Ville de Strasbourg ont été présentés ainsi que les actions mises de l'avant depuis 20 ans afin de permettre la réduction de l'utilisation de l'automobile à 35 % des déplacements, cela surtout au profit de la marche (qui compte pour 40 % des déplacements). Le transport en commun occupe 15 % et le vélo, 10 % du total des déplacements.

La démarche adoptée par Strasbourg repose sur *Le code de la rue*, soit :

- L'adoption de l'application du principe de prudence pour tous les usagers;
- La création de zones de rencontres conviviales pour les piétons, cyclistes et automobilistes. L'aménagement des lieux (chicane, rétrécissement, marquage au sol) détermine ainsi le comportement de tous les usagers et l'utilisation des panneaux de signalisation routière est minimisée;
- La généralisation des doubles sens des voies cyclables et la diminution au maximum du nombre de rues à sens unique pour les voitures (propices à l'augmentation de la vitesse);
- La priorité absolue aux piétons, entre autres, par la réduction de la vitesse à 30 km/h sur 70 % des voies de circulation. Une hiérarchisation des routes a donc été faite afin que les véhicules motorisés soient d'emblée dirigés vers les voies rapides.

D'autres mesures sont aussi appliquées :

- Aux carrefours, des panneaux indiquent le temps de déplacement à pied pour atteindre certains sites (écoles, parcs, marchés publics);
- L'usage du vélo dirigé sur la chaussée, sauf quand la vitesse autorisée dépasse les 50 km/h, une piste cyclable est alors aménagée si possible;
- L'objectif de consacrer 50 % à l'espace piétonnier pour les rues limitées à 30 km/h.

Thème 2 : La sécurité des déplacements à tout âge de la vie, pour tous

Plusieurs constats ont été présentés sur les initiatives européennes :

- La majorité des piétons victimes d'accident ont plus de 60 ans, en France et au Québec;
- Le maintien de la mobilité, donc de l'autonomie des personnes âgées, est devenu une priorité. Un exemple de service d'assistance à la demande est offert en campagne (ville de Lyon) aux aînés vers les lignes de transport dominantes (train, autobus interurbain). C'est aussi le cas pour nos sociétés de transports;
- Les enfants qui vont à l'école en voiture ont un « rapport à l'espace flou » par rapport à l'ensemble des lieux qu'ils fréquentent dans leur propre quartier. Cela n'aide en rien à la promotion de la marche à pied auprès des enfants;
- Les piétons n'ont souvent pas le réflexe de respecter la signalisation. Un marquage au sol plus « directif » se justifie aux intersections dangereuses.

Thème 3 : Les usagers vulnérables piétons, cyclistes et usagers de véhicules deux roues motorisés

L'objectif est d'établir un partage plus harmonieux de l'espace public alors, qu'entre autres, les déplacements à vélo sont en nette progression (atteinte de 8 % des déplacements pour se rendre au travail dans les quartiers universitaires de Montréal). L'exercice de concertation de la Société de l'assurance automobile du Québec (SAAQ) avec les associations québécoises de motards a fait l'objet d'un bilan pendant la présentation.

- En Europe il y a un transfert substantiel de la *moto loisir* à la *moto fonctionnelle*;
- La diminution des modèles de *moto super-sport*, à partir de 2007-2008, a fait baisser le taux d'accident mortel au Québec (de 150 à 130 par 10,000 véhicules);
- Les situations propices aux accidents :
 - les virages aux intersections tant à gauche qu'à droite;
 - la trop grande largeur des chaussées;
 - le temps d'attente demandé aux piétons avant de traverser la route qui dépasse les 40 secondes.
- La présence d'aménagement cyclable garantit la sécurité à vélo. Cela explique la constance du nombre d'accidents depuis 10 ans, autant à Montréal qu'à Québec, alors que sa pratique a augmenté de beaucoup.

Thème 4 : Code de la rue, infrastructure – aménagements urbains

La sécurité des usagers devrait primer dans la réalisation de travaux routiers. Il faut sensibiliser les urbanistes à cet égard.

- Un bon partage fait en sorte que chacun des usagers dispose d'une place spécifique;
- Un principe de prudence détermine les caractéristiques du design urbain;
- La place du piéton est favorisée afin de promouvoir les transports en commun;
- Le temps pour traverser une chaussée doit être au minimum de 1,5 sec/m.

Thème 5 : Transport collectif versus transport individuel et véhicules électriques

Les véhicules électriques (deux ou trois roues) ont été revus dont les véhicules motorisés pour l'aide à la mobilité. Ceux-ci s'avèrent en conflit avec les autres utilisateurs autant sur la chaussée que sur le trottoir (différence de masse et/ou de vitesse). Le Québec est une terre d'accueil privilégiée pour l'automobile électrique grâce à sa capacité de produire l'électricité et aussi pour la réalisation, en cours, d'un réseau de bornes de recharges publiques.