

**Centre d'écologie  
urbaine de Montréal**

## **La mobilité durable au Québec : Investir dans les modes alternatifs à l'automobile**

Consultation sur la Politique de mobilité durable

Menée par le Ministère des Transports, de la Mobilité durable et de  
l'Électrification des transports (MTMDET)

Mémoire du  
Centre d'écologie urbaine de Montréal

15 août 2017

## Mission et champs d'expertise

Le Centre d'écologie urbaine de Montréal (CEUM) est un organisme à but non lucratif fondé en 1996 et ayant pour mission de développer et de proposer des pratiques et des politiques urbaines contribuant à créer des villes écologiques, démocratiques et en santé. Depuis sa création par des citoyens engagés de la communauté en 1996, le CEUM a permis à des milliers de citoyens, organisations et décideurs de participer activement aux projets d'aménagement de leurs quartiers et aux enjeux urbains.

Notre approche favorise la conjugaison des savoirs citoyens et professionnels en proposant des solutions d'aménagement durable pour des villes à échelles humaines et en impliquant les citoyens dans la transformation de leur milieu de vie. Le CEUM a développé une expertise plus spécifique dans les champs suivants :

- Aménagement et transport actif : interventions sur l'environnement bâti urbain de manière à le rendre plus favorable à la marche et au vélo.
- Démocratie participative et citoyenneté : interventions en faveur de la pleine participation de tous les citoyens aux décisions concernant le devenir de leur milieu de vie.
- Aménagements écologiques et verdissement : lutte contre les îlots de chaleur urbains, déminéralisation et intégration de la nature en ville.

Le CEUM agit dans l'espace public et intervient à l'échelle locale, espace où la ville s'expérimente à pied ou à vélo. Le développement du pouvoir d'agir des citoyens et des capacités des communautés à agir ensemble pour une ville à échelle humaine est au cœur de notre impact.

### Crédits

Recherche et rédaction : Ariane Paquin

Révision : Tristan Bougie et Véronique Fournier

## Table des matières

Synthèse des recommandations.....	1
1. À propos du Centre d'écologie urbaine de Montréal.....	4
1.1. La sécurité routière et la mobilité active au cœur des interventions du CEUM.....	4
1.1.1. Expertise du CEUM en sécurité routière et en mobilité active.....	4
1.2. Pour des villes à échelle humaine.....	4
1.2.1. À l'origine des quartiers verts, l'enjeu de sécurité routière.....	4
1.2.2. Créer des modèles novateurs favorables aux transports actifs.....	5
1.2.3. Remettre l'humain au cœur des décisions d'aménagement et de mobilité durable.....	6
2. Les attentes à l'égard de la Politique de mobilité durable.....	6
3. Une planification intégrée de l'aménagement et de tous les modes de transport.....	9
4. Faire le choix des transports collectifs.....	11
5. Développer les transports actifs.....	12
5.1. L'importance des transports actifs.....	12
5.2. Accélérer les mesures pour favoriser le vélo.....	14
5.3. La marche, au cœur d'une mobilité durable.....	14
5.3.1. La marche, c'est aussi un moyen de transport!.....	15
5.3.2. Les inégalités sociales : un enjeu de sécurité routière.....	16
5.3.3. Rendre l'environnement bâti favorable à la marche.....	17
5.3.4. Réduire les volumes et les vitesses de circulation dans les milieux urbains.....	18
5.3.5. Réviser le Code de la sécurité routière du Québec.....	21
5.3.6. Adapter les règles de conception des infrastructures routières.....	23
5.3.7. Fournir le soutien technique et financier nécessaire.....	25
Conclusion.....	25

## Synthèse des recommandations

### Planification intégrée de l'aménagement du territoire et de tous les modes de transport

- 1-Que le gouvernement du Québec étende aux régions métropolitaines suivantes : Gatineau, Sherbrooke, Saguenay et Trois-Rivières l'obligation formelle d'établir une planification intégrée de l'aménagement et des transports
- 2-Que la Communauté métropolitaine de Québec et la Communauté métropolitaine de Montréal établissent rapidement des cibles quantifiables de réduction de la circulation automobile, tant en termes de véhicules-kilomètres parcourus que de part modale.
- 3-Que le gouvernement du Québec définisse des critères et cibles précises liés à la mobilité durable permettant l'analyse objective de tous les projets du MTMDET en fonction de ceux-ci.

### Développer les transports collectifs

- 4-Que le gouvernement du Québec limite les investissements du réseau autoroutier à l'entretien des infrastructures plutôt qu'au développement.
- 5-Que le gouvernement du Québec rééquilibre les investissements prévus au Plan québécois des Infrastructures (PQI) afin qu'une majorité des investissements se dirigent en mobilité durable :
  - Atteindre dès 2018 un taux de 40 % des investissements en transport terrestre pour les transports collectifs, et viser le plus rapidement possible à consacrer plus du 2/3 des investissements en transport terrestre pour les transports collectifs, comme c'est déjà le cas en Ontario d'ici 10 ans.
  - Rehausser le taux de réalisation des projets de transports collectifs à au-delà de 90 %.
  - Revoir le déséquilibre dans le financement du réseau routier qui encourage l'étalement urbain.
- 6-Que le gouvernement du Québec rehausse fortement les investissements prévus dans le PQI dans des infrastructures qui réduisent les GES et augmentent la productivité de l'économie :
  - S'inspirer de l'Ontario, qui investit 5 fois plus en transport collectif pour la prochaine décennie, afin de diversifier les sources de revenus pour financer des infrastructures durables.
  - Considérant la stagnation des revenus de la taxe sur l'essence, financer une part des investissements accrus à l'aide de nouveaux mécanismes d'écofiscalité en appliquant de la logique utilisateur-payeur pour l'utilisation des réseaux et pour la consommation d'énergie.
  - Après avoir évalué les besoins partout sur le territoire, déterminer une enveloppe récurrente afin de développer les infrastructures de transport actif.
- 7-Que le gouvernement du Québec mette en place un cocktail de fonds dédiés aux transports collectifs, pour le gouvernement provincial et pour les municipalités, incluant, par exemple, les péages, les droits d'immatriculation et de stationnement, des contributions du secteur privé et une hausse de la taxe régionale sur l'essence dédiée.
- 8-Que le gouvernement du Québec fasse les représentations nécessaires auprès d'Ottawa pour que les transports collectifs soient priorisés dans les fonds fédéraux, que les sommes fédérales disponibles soient augmentées et qu'un cadre stratégique de financement national stable, à long terme et prévisible pour les transports collectifs soit adopté.

### Développer les transports actifs – le vélo

**9-**Que le gouvernement du Québec donne un signal fort en faveur de la santé, de l'économie et du développement durable en réinvestissant de façon vigoureuse dans le vélo et les infrastructures de transport actif. À moyen terme, nous proposons une cible de 100 millions de dollars annuellement dans les infrastructures cyclables, pour les trois prochaines années. Cette mise pourrait être partagée à 50 % avec le milieu municipal ou selon tout autre scénario incluant par exemple le gouvernement fédéral.

**10-**Que le MTMDET instaure un programme incitatif permettant aux municipalités de se doter d'un plan de mobilité durable, incluant le vélo et la marche, ayant des objectifs chiffrés de transfert modal ambitieux.

**11-**Que le gouvernement du Québec mette en place un crédit de taxe à l'achat d'un vélo ou d'un vélo à assistance électrique de 500 \$. Une mesure peu coûteuse, mais combien symbolique pour l'ensemble des bénéfices générés : zéro émission de GES, gains santé, gains en mobilité.

### Développer les transports actifs – la marche

**12-**Mieux documenter l'enjeu de sécurité routière dans les quartiers défavorisés selon une perspective d'équité en santé et intégrer des critères liés à l'équité dans l'analyse des projets de mobilité durable.

**13-**Que les projets et les programmes découlant de la Politique de mobilité durable soient réalisés systématiquement dans une approche d'accessibilité universelle qui assure un déplacement sécuritaire et convivial pour l'ensemble des usagers, en portant une attention particulière aux usagers les plus vulnérables.

**14-**Que le MTMDET encourage les municipalités à réduire les limites de vitesse sur leur territoire et les inciter à adopter une stratégie d'aménagement, de sensibilisation et de surveillance cohérente avec la vitesse fixée.

**15-**Que le MTMDET encourage les municipalités à réduire la limite de vitesse à 30 km/h dans les zones à risque : à proximité des établissements scolaires, des parcs et des terrains de jeux, des établissements de santé et des résidences pour personnes âgées.

**16-**Que le MTMDET encourage les municipalités à établir une stratégie globale lors de leur démarche de modification de la vitesse.

- Évaluer le secteur : faire un bilan routier.
- Consulter les citoyens, particulièrement les riverains et les usagers de la zone en question.
- Élaborer une stratégie globale comprenant : la réglementation, l'aménagement, la sensibilisation et la surveillance.
- Évaluer les résultats : faire un bilan routier incluant l'impact de la stratégie sur la vitesse pratiquée.
- Mettre en place des mesures complémentaires et faire de suivi dans une vision d'amélioration continue.

**17-**Que le MTMDET en concertation avec les autres ministères concernés adopte une politique Vision zéro victime à l'échelle provinciale.

---

**18-**Que le MTMDET mette en place d'une stratégie globale visant à accroître la sécurité routière en réalisant une révision du CSR et en recourant simultanément à des mesures d'information, de sensibilisation et d'éducation (ISE), de coercition et de modification de l'environnement bâti.

---

**19-**Que le MTMDET établisse une hiérarchie claire des usagers du réseau routier en indiquant les plus vulnérables et que ce principe soit représenté dans l'ensemble de la réglementation.

---

**20-**Que le MTMDET inclue clairement le principe de prudence en introduction du CSR et qu'il révise les articles afin que ce principe soit représenté dans l'ensemble de la réglementation.

---

**21-**Que le MTMDET adopte un programme obligatoire d'audits de sécurité routière pour l'ensemble de ses projets, qu'il mette en place un programme incitatif à l'intention des municipalités et que le guide de réalisation d'audits de sécurité soit bonifié pour mieux tenir compte des besoins des piétons et autres usagers des transports actifs.

---

**22-**Que la Politique de mobilité durable soit assortie d'un programme incitatif à l'intention des municipalités pour les encourager à déployer des mesures systématiques d'apaisement de la circulation sur leur territoire.

---

## 1. À propos du Centre d'écologie urbaine de Montréal

### 1.1. La sécurité routière et la mobilité active au cœur des interventions du CEUM

#### 1.1.1. Expertise du CEUM en sécurité routière et en mobilité active

Depuis bientôt 10 ans, le CEUM travaille sur les enjeux liés à l'aménagement sécuritaire des quartiers en faveur des déplacements actifs. Riche de ses expériences sur le terrain, il a développé une méthodologie d'analyse des espaces publics et participe activement au partage de connaissances sur les nouvelles pratiques d'aménagement urbain en faveur des saines habitudes de vie. Son implication sur les enjeux de la sécurité routière prend forme ainsi :

- Membre actif : Association québécoise des transports, Table d'expertise en mobilité durable (2013 à aujourd'hui)
- Membre actif : Table sur la sécurité routière, Comité transports actifs, collectifs et alternatifs (2014-2015)
- Mémoire : Commission des transports et de l'environnement, sur le projet de loi n° 71, Loi modifiant de nouveau le Code de la sécurité routière et d'autres dispositions législatives. *La sécurité routière, au-delà de l'individu une question d'aménagement* (2010)
- Mémoire : Examen public par la Commission sur le transport et les travaux publics, Ville de Montréal. *Reconnaître la primauté du piéton dans l'espace urbain, un engagement de la Ville de Montréal* (2013)
- Mémoire : Politique québécoise de mobilité durable, Consultation publique par le Ministère des Transports du Québec. *Instaurer une mobilité durable au Québec en investissant dans les modes de transport alternatifs* (2013)
- Mémoire : La sécurité routière : ça nous concerne tous! Consultation publique sur la sécurité routière par la SAAQ. *Vers une Vision zéro* (2017).
- Mémoire. Cohabitation sécuritaire entre les usagers vulnérables et les véhicules lourds à Montréal. Consultation publique de la Ville de Montréal. *La cohabitation sécuritaire entre usagers vulnérables et véhicules lourds, un incontournable pour une Vision zéro à Montréal.* (2017)
- Publications : Fiche-conseils, articles, guide pratique dont celui *Pour une ville qui marche*, outils destinés aux professionnels, etc.

### 1.2. Pour des villes à échelle humaine

#### 1.2.1. À l'origine des quartiers verts, l'enjeu de sécurité routière

En décembre 2007, le CEUM reçoit un appel d'une citoyenne référée par un médecin de la Direction de santé publique (DSP) de Montréal, spécialiste de la sécurité routière. Le médecin est inquiet du nombre élevé d'accidents de la route impliquant des piétons et des cyclistes sur l'île de Montréal. En plus des traumatismes subis, le sentiment d'insécurité dissuade les

Montréalais d'adopter la marche et le vélo comme moyen de transport. Dans le contexte de l'épidémie d'obésité qui prévaut au Québec comme partout en occident, le constat est plutôt désolant! Le médecin est persuadé que la clé pour améliorer de manière durable la sécurité des usagers vulnérables de la route réside dans la façon d'aménager les rues. Connaissant le travail du CEUM sur les aménagements piétonniers et cyclables, il encourage l'organisme à déposer un projet dans le cadre du volet national du Fonds pour la promotion des saines habitudes de vie (FPSHV) qui vient d'être créé au Québec. Le CEUM relève le défi et élabore un ambitieux projet qui sera sélectionné à l'été 2008 : le projet Quartiers verts, actifs et en santé (QVAS).

Le projet QVAS vise à transformer l'environnement bâti à l'échelle des quartiers pour favoriser les déplacements actifs sécuritaires. Il combine diverses stratégies d'intervention, la pièce maîtresse consistant à réaliser des projets pilotes de planification de quartiers verts, actifs et en santé dans quatre quartiers montréalais. Étant donné l'historique du CEUM en matière de démocratie participative, il était naturel que les projets pilotes reposent sur une démarche de participation afin que la transformation des quartiers se fasse avec les citoyens. Au cours des années 2009 et 2010, un intense travail de mobilisation, d'éducation et de consultation des communautés est donc mené dans les quartiers par l'équipe du CEUM et ses partenaires locaux.

Lorsque, à l'été 2010, l'Agence de la santé publique du Canada (ASPC) lance un appel à propositions dans le cadre du 2<sup>e</sup> cycle de sa Stratégie d'innovation, dont la thématique prioritaire est l'atteinte du poids santé dans les collectivités du Canada, le CEUM saisit l'occasion. Il propose à l'ASPC d'expérimenter des formations et un accompagnement de type « coaching » en dehors de Montréal, auprès d'intervenants régionaux qui œuvrent en aménagement du territoire et en promotion des saines habitudes de vie. Le CEUM considère ces intervenants comme des « acteurs leviers » susceptibles d'enclencher un mouvement irréversible en faveur des aménagements pour les transports actifs dans leur région. Le projet « Vers un réseau quartiers verts », d'une durée d'un an, est retenu par l'ASPC qui y voit un important potentiel de déploiement au Canada.

Dès lors, à partir de 2012, le CEUM raffine et déploie sa stratégie de transfert de connaissances dans 12 régions du Québec et dans 2 autres provinces canadiennes, en partenariat avec plusieurs organismes régionaux et nationaux. En plus des activités de formation et de coaching effectuées auprès des intervenants régionaux, le CEUM multiplie les occasions de sensibilisation, de diffusion des connaissances et de représentation politique auprès des décideurs pour accélérer le changement des pratiques professionnelles et des politiques publiques. Le « Réseau quartiers verts » du Canada prend son envol. C'est aussi dans cette foulée que le CEUM travaille de près avec la Ville de Montréal sur le Programme des rues piétonnes et partagées, tant dans le développement des projets dans les arrondissements que pour son évaluation.

### **1.2.2. Créer des modèles novateurs favorables aux transports actifs**

Ces expériences démontrent le chemin parcouru sur la volonté de partenaires et d'acteurs de tous les milieux de susciter, depuis en quelques années, la création de modèles novateurs et

durables de partage de connaissances et d'apprentissage collaboratif, l'appropriation par les professionnels de pratiques d'aménagement favorables aux transports actifs ainsi que l'intégration des enjeux de transport actif et de participation citoyenne dans les politiques publiques à toutes les échelles de décision des communautés concernées.

Dans ce contexte, le CEUM est convaincu qu'une politique de mobilité durable ambitieuse sera la bienvenue au Québec. C'est aussi une opportunité de reconnaître l'importance de transformer l'environnement bâti et d'impliquer les communautés locales dans la planification et la mise en œuvre des aménagements en faveur de la mobilité durable, dans une perspective de santé publique et de participation citoyenne.

### **1.2.3. Remettre l'humain au cœur des décisions d'aménagement et de mobilité durable**

Ces 10 années d'expérimentation, de documentation et de promotion des bonnes pratiques, de formation et d'accompagnement, ainsi que les nombreuses demandes de soutien que nous recevons de la part de municipalités de diverses tailles de toutes les régions du Québec, nous démontrent sans équivoque qu'une large part des municipalités québécoises sont prêtes à prendre le virage de la mobilité durable, notamment en favorisant les transports actifs sur leur territoire. Elles ont cependant besoin d'orientations claires, de balises d'aménagement, d'une planification régionale intégrée et de soutien financier de la part du gouvernement du Québec pour y arriver.

Étant donné nos champs d'expertise, nous allons nous prononcer principalement, dans ce mémoire, sur :

- les mesures concernant les milieux urbanisés (incluant les petites villes et les noyaux villageois);
- la planification intégrée de l'aménagement du territoire et des transports;
- le développement des transports actifs, particulièrement de la marche.

## **2. Les attentes à l'égard de la Politique de mobilité durable**

La nouvelle consultation pour la mise en place d'une Politique de mobilité durable annoncée par le Ministère des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports (MTMDET) soulève énormément d'attentes auprès de nombreux acteurs québécois des secteurs des transports et de l'aménagement du territoire

Les résultats positifs de l'ancienne Politique québécoise du transport collectif (2006-2011) démontrent la pertinence de la mise en œuvre d'une politique provinciale sur la mobilité des Québécois. À titre d'exemple, une hausse de l'offre de service de 23 % et de l'achalandage de 11 % avait été enregistrée alors que les cibles étaient de 16 % et 8 %, respectivement.<sup>1</sup>

---

<sup>1</sup> Association du transport urbain du Québec (2012). Politique québécoise du transport collectif – Bilan.  
<http://atuq.com/Portals/0/ressources/Enjeux/PJ/ATUQ-bilan-positif-politique-quebecoise-transport-collectif.pdf>

Une telle planification est d'autant plus pertinente lorsqu'on constate que, depuis l'échéance de cette politique sur le transport collectif, le développement de ces modes de transports stagne et que l'achalandage diminue. En 2015, la Société de transport de Montréal a enregistré, une baisse de 0,9 % de déplacements sur ses réseaux de bus et de métro.<sup>2</sup>

Parallèlement, le nombre de véhicules de promenade en circulation au Québec ne cesse de s'accroître. Entre 2010 et 2015, le nombre de véhicules en circulation a augmenté de 6,7 %<sup>3</sup> alors que la population de la province pour cette même période n'a cru que de 4,5 %<sup>4</sup>. De plus, il est important de souligner que le nombre de camions légers pour passagers, y compris les véhicules utilitaires sport et les camionnettes, a augmenté de 195 % entre 1990 à 2013. Pour la première fois en 2015, les ventes de ces camions ont dépassé celles de voitures au Québec.<sup>5</sup> Ces faits confirment la nécessité d'établir une stratégie pour répondre aux objectifs, spécifiquement l'orientation gouvernementale 7 du Plan d'action de développement durable 2020 du MTMDET qui est de « soutenir la mobilité durable »<sup>6</sup>.

La nouvelle politique de mobilité durable devra inclure des actions qui permettront de réduire la pression de la circulation motorisée sur les réseaux routiers québécois et municipaux en encourageant, entre autres le transport actif. La proportion des investissements dédiée au développement du réseau routier a diminué dans les dernières. Elle est passée de 25 % pour l'exercice de planification 2013-2015<sup>7</sup>, à 10 % pour la période 2017-2019<sup>8</sup>. Nous désirons que ce changement, c'est-à-dire une réduction des investissements dans le développement du réseau, soit vraiment une tendance qui se dessine et non pas seulement un ralentissement.

Par ailleurs, au cours de la dernière décennie, les modes de transport actifs ont pris un essor considérable dans plusieurs zones urbaines au Québec. Il est reconnu que ces modes de transport, bénéfiques pour les individus et les collectivités tant sur le plan de la santé que sur celui de l'environnement, doivent être favorisés. Pour cela, l'aménagement réfléchi du territoire et la prise en compte de principes de design actif dans l'aménagement de nos milieux de vie sont essentiels. Si les interventions nécessaires semblent relever d'abord des municipalités, le

---

<sup>2</sup> Société de transport de Montréal (2015). Rapport annuel 2015. Direction : excellence de l'expérience client. [http://www.stm.info/sites/default/files/affairespubliques/Communiqués/Annexes/ap\\_rapport\\_annuel\\_2015.pdf](http://www.stm.info/sites/default/files/affairespubliques/Communiqués/Annexes/ap_rapport_annuel_2015.pdf)

<sup>3</sup> SAAQ (2016). Bilan 2015, dossier statistique. Accidents, par automobile, permis de conduire. <https://saaq.gouv.qc.ca/fileadmin/documents/publications/espace-recherche/dossier-statistique-bilan-2015.pdf>

<sup>4</sup> Institut de la statistique du Québec (2016). Le bilan démographique du Québec. <http://www.stat.gouv.qc.ca/statistiques/population-demographie/bilan2016.pdf>

<sup>5</sup> MTMDET (2017). Atelier en matinée sur le contexte de la politique | Politique de mobilité durable. [https://www.transports.gouv.qc.ca/fr/ministere/role\\_ministere/Documents/politique-mobilite-durable-dynamique.pdf](https://www.transports.gouv.qc.ca/fr/ministere/role_ministere/Documents/politique-mobilite-durable-dynamique.pdf)

<sup>6</sup> MTMDET (2017). Plan d'action de développement durable 2020. [https://www.transports.gouv.qc.ca/fr/ministere/role\\_ministere/plan-action-developpement-durable/Documents/plan-action-developpement-durable.pdf](https://www.transports.gouv.qc.ca/fr/ministere/role_ministere/plan-action-developpement-durable/Documents/plan-action-developpement-durable.pdf)

<sup>7</sup> Ministère des Transports du Québec (2013). Investissements routiers 2013-2015 – Ensemble du Québec. [http://www.mtg.gouv.qc.ca/portal/page/portal/Librairie/Publications/fr/salle\\_presse/2013/Investissements%20routiers%202013-2015/Investissements\\_vue%20d%27ensemble.pdf](http://www.mtg.gouv.qc.ca/portal/page/portal/Librairie/Publications/fr/salle_presse/2013/Investissements%20routiers%202013-2015/Investissements_vue%20d%27ensemble.pdf)

<sup>8</sup> Ministère des Transports, de la Mobilité durable et de l'électrification des transports (2017). Programmation routière 2017-2019. <https://www.transports.gouv.qc.ca/fr/salle-de-presse/nouvelles/Pages/programmation-routiere-2017-2019.aspx>

gouvernement du Québec a également un rôle majeur à jouer. Pourtant, les actions du MTMDET ont été plutôt timides à cet égard au cours des dernières années et la future Politique de mobilité durable doit rectifier la situation. À l'heure actuelle, « il existe clairement des problématiques liées au partage de l'espace urbain entre les différents modes de transport ».<sup>9</sup> Il est de ce fait primordial d'établir des stratégies et des mesures pour favoriser une cohabitation harmonieuse, cohérente et sécuritaire entre les différents usagers de la route afin de favoriser la mobilité durable.

La nouvelle politique de mobilité durable devra donc répondre à de nombreuses attentes, dont :

- Engager définitivement le Québec sur la voie de la mobilité durable, en effectuant le changement de paradigme nécessaire par rapport à nos choix passés en matière de transport et d'aménagement du territoire;
- Asseoir les bases d'une réelle planification intégrée des transports et de l'aménagement du territoire;
- Viser une réduction significative de la circulation automobile, non seulement en termes de part modale, mais également de véhicules-kilomètres parcourus;
- Prendre le relais de la Politique québécoise du transport collectif pour assurer le développement du transport collectif comme l'a fait cette première politique;
- Être cohérente avec les autres politiques et plans adoptés par le gouvernement du Québec, dont :
  - la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme (LAU)
  - les orientations gouvernementales qui découlent de la LAU et qui encadrent les Plans métropolitains d'aménagement et de développement
  - les Plans métropolitains d'aménagement et de développement des deux communautés métropolitaines, approuvés par Québec
  - la Loi pour assurer l'occupation et la vitalité des territoires
  - le Plan d'action 2013-2020 sur les changements climatiques
  - la Politique énergétique 2030 et son Plan d'action Plan d'action 2017-2020
  - la Politique gouvernementale de prévention en santé 2025
  - le Plan d'action de développement durable 2020
  - le Plan d'action en électrification des transports 2015-2020
- Tenir compte des besoins particuliers des milieux urbanisés;
- Établir des critères d'analyse rigoureux pour le choix des solutions et des modes de transport à privilégier;

---

<sup>9</sup> Bruneau, Jean-François (2015). Le « Code de la rue », repenser le partage des espaces urbains.  
<http://www.hinnovic.org/le-code-de-la-rue/>

- Contenir des engagements fermes en faveur des principes qu'elle énonce, établir des objectifs et des cibles clairs et contenir un échéancier et un budget.

### 3. Une planification intégrée de l'aménagement et de tous les modes de transport

Pour une mobilité durable réfléchie, l'intégration des transports et de l'aménagement du territoire est essentielle. Ces deux secteurs étant intimement liés et s'influençant mutuellement, il est important qu'il soit mis de l'avant par le MTMDET. Une planification intégrée et durable du territoire et des transports doit renverser les tendances des dernières décennies à l'étalement et à l'éparpillement de l'occupation du territoire et viser les objectifs suivants :

- Réduire l'étalement urbain;
- Cesser l'expansion des périmètres d'urbanisation;
- Consolider les milieux déjà bâtis, en commençant par les centres urbains, soit :
  - Concentrer la croissance
  - Densifier les milieux résidentiels
  - Consolider les pôles économiques
  - Créer des milieux de vie complets et de qualité.

Les Plans métropolitains d'aménagement et de développement (PMAD) des Communautés métropolitaines de Québec et de Montréal comportent d'ailleurs de tels objectifs, qui découlent des orientations gouvernementales en matière d'aménagement. Il nous semble primordial que les quatre autres régions métropolitaines, soit les régions de Gatineau, de Sherbrooke, Saguenay et Trois-Rivières, se dotent d'orientations et d'objectifs similaires. LE choix de ces lieux en priorité n'est pas anodin : c'est dans ces régions que se concentre la population, les lieux d'emploi et les générateurs de déplacement, etc. Nous croyons que le rôle du gouvernement du Québec est alors de fournir des balises d'aménagement et un soutien financier aux instances municipales.

---

**Recommandation 1** – Que le gouvernement du Québec étende aux régions métropolitaines suivantes : Gatineau, Sherbrooke, Saguenay et Trois-Rivières l'obligation formelle d'établir une planification intégrée de l'aménagement et des transports.

---

Pour contribuer aux objectifs d'aménagement durable du territoire, les projets de transport doivent favoriser la mobilité des personnes plutôt que de leurs véhicules privés. Il est d'ailleurs inclus, dans les orientations gouvernementales et les PMAD de Montréal et de Québec, d'infléchir les tendances actuelles en prévoyant des mesures qui visent :

- « la réduction globale de l'usage de l'automobile et des distances parcourues » et « l'augmentation de la part modale en transport en commun, des modes alternatifs à l'auto solo, des modes de transport actifs »<sup>10</sup> pour Montréal et
- « à privilégier le développement du transport collectif et actif et des modes de déplacement réduisant l'utilisation individuelle de l'automobile »<sup>11</sup> pour Québec.

À titre d'exemple, une suite logique serait, selon nous, que les deux communautés métropolitaines établissent rapidement des cibles quantifiables de réduction de la circulation automobile, tant en termes de véhicules-kilomètres parcourus que de part modale.

---

**Recommandation 2** – Que la Communauté métropolitaine de Québec et la Communauté métropolitaine de Montréal établissent rapidement des cibles quantifiables de réduction de la circulation automobile, tant en termes de véhicules-kilomètres parcourus que de part modale.

---

La future Politique de mobilité durable doit se doter d'objectifs globaux, notamment en matière de réduction des véhicules-kilomètres parcourus et de parts modales cibles, pour tous les modes de transports. Cela passe inévitablement par des incitatifs à l'intermodalité et au transfert modal et par l'établissement de critères de choix rigoureux pour les projets de mobilité.

La définition de tels critères afin de conduire une analyse objective des projets de transport permettrait d'identifier clairement, dans une perspective coûts-bénéfices, les modes de transport, ou les combinaisons de modes, qui répondent le mieux aux objectifs de mobilité établis. Nous sommes convaincus que des choix différents auraient été faits au cours des dernières années si les projets de transport avaient été développés à partir d'une telle analyse : nous aurions vu naître moins de projets de développement autoroutier, censés régler les problèmes de congestion routière, et les projets de transport collectif ainsi que de transport actifs auraient été davantage favorisés.

---

**Recommandation 3** – Que le gouvernement du Québec définisse des critères et cibles précises liés à la mobilité durable permettant l'analyse objective de tous les projets du MTMDET en fonction de ceux-ci.

---

À cet égard, on s'attend à ce que les décisions du ministère des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports concordent avec orientations gouvernementales émises notamment pour l'élaboration des PMAD et soutiennent activement le milieu municipal pour aménager le territoire et gérer les voies locales et régionales de manière cohérente avec

---

<sup>10</sup> Gouvernement du Québec. 2011 Une vision d'action commune –Cadre d'aménagement et orientations gouvernementales – Région métropolitaine de Montréal 2001-2021 | Annexe A – Addenda modifiant les orientations gouvernementales en matière d'aménagement pour le territoire de la Communauté métropolitaine de Montréal en vue de l'élaboration d'un plan métropolitain d'aménagement et de développement. 34 p., p. 22

<sup>11</sup> Gouvernement du Québec. 2011. ANNEXE B – Addenda modifiant les orientations gouvernementales en matière d'aménagement pour le territoire de la Communauté métropolitaine de Québec en vue de l'élaboration d'un plan métropolitain d'aménagement et de développement. 17. p.; p. 12

ces orientations. Nous espérons que la position du gouvernement émise dans la Politique de mobilité durable sera très claire à ce sujet et qu'elle sera soutenue par d'autres politiques sectorielles et intersectorielles du gouvernement du Québec.

#### 4. Faire le choix des transports collectifs

Le CEUM reconnaît l'importance du transport collectif dans l'édification de milieux de vie à l'échelle humaine. Étant un membre de TRANSIT, l'Alliance pour le financement des transports collectifs au Québec, depuis la création de cette dernière en 2011, nous partageons les positions développées par l'Alliance.

Comme il a été mentionné précédemment, la Politique québécoise du transport collectif 2006-2011 a produit une forte hausse d'achalandage, mais sans parvenir à infléchir la tendance en termes de distances parcourues en voiture et sans opérer le transfert modal souhaité, entre autres à cause des très forts investissements effectués en parallèle dans le développement du réseau routier. Comme le mentionne TRANSIT : « Le Québec n'est pas seul à connaître de telles tendances, mais il doit urgemment emboîter le pas à d'autres juridictions qui ont déjà pris le virage de la mobilité durable. Par exemple, en Ontario, plus du 2/3 des investissements en transports terrestres se dirigent vers les transports collectifs, alors que c'est l'inverse au Québec. En effet, un ratio de 75 % des investissements était consacré au réseau routier en 2016-2017 ».<sup>12</sup>

Aujourd'hui, le besoin de réellement miser sur les transports collectifs et actifs pour les déplacements des personnes dans les zones urbanisées et d'investir massivement dans leur développement fait consensus. Ce besoin se concrétise à travers les objectifs établis par le gouvernement tels que la réduction de GES, la diminution de la consommation de produits pétroliers ainsi que les cibles de la Politique gouvernementale de prévention en santé.

---

**Recommandation 4** – Que le gouvernement du Québec limite les investissements du réseau autoroutier à l'entretien des infrastructures plutôt qu'au développement.

---

**Recommandation 5** – Que le gouvernement du Québec rééquilibre les investissements prévus au Plan québécois des Infrastructures (PQI) afin qu'une majorité des investissements se dirigent en mobilité durable :

- Atteindre dès 2018 un taux de 40 % des investissements en transport terrestre pour les transports collectifs, et viser le plus rapidement possible à consacrer plus du 2/3 des investissements en transport terrestre pour les transports collectifs, comme c'est déjà le cas en Ontario d'ici 10 ans.
- Rehausser le taux de réalisation des projets de transports collectifs à au-delà de 90 %.

---

<sup>12</sup> TRANSIT (2017). Politique de mobilité durable 2018-2030. Recommandations de l'Alliance TRANSIT [http://www.transitquebec.org/wp-content/uploads/2017/07/Lignes\\_TRANSIT\\_PMD\\_2017-2017-07-21.pdf](http://www.transitquebec.org/wp-content/uploads/2017/07/Lignes_TRANSIT_PMD_2017-2017-07-21.pdf)

- 
- Revoir le déséquilibre dans le financement du réseau routier qui encourage l'étalement urbain
- 

**Recommandation 6** – Que le gouvernement du Québec rehausse fortement les investissements prévus dans le PQI dans des infrastructures qui réduisent les GES et augmentent la productivité de l'économie :

- S'inspirer de l'Ontario, qui investit 5 fois plus en transport collectif pour la prochaine décennie, afin de diversifier les sources de revenus pour financer des infrastructures durables.
  - Considérant la stagnation des revenus de la taxe sur l'essence, financer une part des investissements accrus à l'aide de nouveaux mécanismes d'écofiscalité en appliquant de la logique utilisateur-payeur pour l'utilisation des réseaux et pour la consommation d'énergie.
  - Après avoir évalué les besoins partout sur le territoire, déterminer une enveloppe récurrente afin de développer les infrastructures de transport actif.
  - Que le gouvernement du Québec limite les investissements du réseau autoroutier à l'entretien des infrastructures plutôt qu'au développement.
- 

**Recommandation 7** – Que le gouvernement du Québec mette en place un cocktail de fonds dédiés aux transports collectifs, pour le gouvernement provincial et pour les municipalités, incluant, par exemple, les péages, les droits d'immatriculation et de stationnement, des contributions du secteur privé et une hausse de la taxe régionale sur l'essence dédiée.

---

**Recommandation 8** – Que le gouvernement du Québec fasse les représentations nécessaires auprès d'Ottawa pour que les transports collectifs soient priorisés dans les fonds fédéraux, que les sommes fédérales disponibles soient augmentées et qu'un cadre stratégique de financement national stable, à long terme, et prévisible pour les transports collectifs soit adopté.

---

## 5. Développer les transports actifs

### 5.1. L'importance des transports actifs

Les modes de transport actifs, principalement le vélo et la marche, peuvent contribuer à l'atteinte de plusieurs objectifs du gouvernement et nous gagnerions tous à ce qu'ils soient favorisés. Les transports actifs ne comportent que des avantages, tant individuels que collectifs, sur les plans environnemental, économique, social et de la santé. Ils ne contribuent ni à la pollution atmosphérique ni à l'effet de serre; ils occupent très peu d'espace; ils contribuent à réduire la congestion routière; ils sont peu coûteux, que ce soit pour les individus qui les pratiquent ou en termes d'infrastructures pour les administrations publiques; ils contribuent à la santé en favorisant l'activité physique et améliorent le cadre de vie en réduisant la pression des automobiles (bruit, stress, pollution, espace occupé) dans les quartiers et en favorisant les interactions sociales entre les résidents.

Ils recèlent également un potentiel de transfert modal peu exploité, si on considère la forte proportion des déplacements très courts encore effectués en voiture dans les agglomérations urbaines du Québec (Tableau 1).

**Tableau 1 : Proportion des déplacements courts effectués en voiture et par transports actifs dans les agglomérations urbaines du Québec<sup>13</sup>**

Municipalité	Déplacements de moins de 1 km effectués par transport actif	Déplacements de moins de 1 km effectués en voiture
<b>Gatineau</b>	45,8 %	51,4 %
<b>Laval</b>	37,1 %	55,5 %
<b>Longueuil</b>	46,7 %	48,9 %
<b>Montréal (agglo.)</b>	62,2 %	31,0 %
<b>Québec</b>	52,0 %	44,2 %
<b>Sherbrooke</b>	42,1 %	55,2 %
<b>Trois-Rivières</b>	46,0 %	50,3 %

De plus, les aînés, les personnes à mobilité réduite et les jeunes, qui n'ont plus de permis de conduire ou qui n'ont pas encore la possibilité d'en obtenir un, utilisent davantage le transport actif. Au Québec, près de 65 % de la population possède un permis de conduire. Ce qui implique qu'un peu plus du tiers des citoyens dépendent du transport actif et du transport collectif.<sup>14</sup> <sup>15</sup> Si ces trois groupes sont effectivement plus nombreux à se déplacer par obligation par des modes alternatifs à la voiture et qu'il faut favoriser leur mobilité, nombreux sont aussi les adultes en bonne santé à faire le choix de ne pas posséder de voiture et de marcher ou de pédaler! Ils ont droit, tout comme les individus et ménages motorisés, à des environnements qui facilitent leurs déplacements.

Le gouvernement du Québec reconnaît depuis plusieurs années, dans ses politiques et plans, l'importance de miser davantage sur les modes de transport actifs pour favoriser une mobilité durable et, particulièrement, améliorer la santé des Québécois par une activité physique

<sup>13</sup> Morency, C. 2011. Assistance méthodologique pour le traitement et l'analyse des données des enquêtes Origine Destination québécoises pour dresser le portrait du vélo au Québec, Analyses réalisés pour Vélo Québec pour les villes de Gatineau, Laval, Longueuil, Montréal, Québec, Sherbrooke et Trois-Rivières.

<sup>14</sup> SAAQ (2016). Bilan 2015, dossier statistique. Accidents, par automobile, permis de conduire. <https://saaq.gouv.qc.ca/fileadmin/documents/publications/espace-recherche/dossier-statistique-bilan-2015.pdf>

<sup>15</sup> Institut de la statistique du Québec (2016). Tableau statistique. Population du Québec, 1971-2016. [http://www.stat.gouv.qc.ca/statistiques/population-demographie/structure/qc\\_1971-20xx.htm](http://www.stat.gouv.qc.ca/statistiques/population-demographie/structure/qc_1971-20xx.htm)

accrue. Ainsi, Québec a pris des engagements via sa Politique gouvernementale de prévention en santé en vue d'« Améliorer la qualité de vie dans les communautés » et de « réduire les risques pour la santé associés à l'environnement, au transport et à l'aménagement du territoire ». <sup>16</sup> Cependant, pour y parvenir, il est essentiel d'instaurer des pratiques d'aménagement favorable et sécuritaire à ces modes de déplacement. Nous espérons vivement que la Politique saura leur faire la place qui leur revient.

## 5.2. Accélérer les mesures pour favoriser le vélo

Le vélo est populaire au Québec, longtemps considéré comme une activité de loisir, il est aujourd'hui utilisé à des fins de mobilité. Il est utilisé par 54 % de la population québécoise et 37 % de ceux-ci l'utilise à des fins de transport. Le potentiel est grand dans les villes de Montréal, de Gatineau et de Québec : le tiers des travailleurs résident à moins de 5 km de leur lieu de travail soit 25 minutes en vélo. Selon la Chaire de mobilité de l'École Polytechnique de Montréal, 22 % des déplacements effectués en véhicule motorisé (auto, autobus etc.) pourrait être transféré vers le vélo. <sup>17</sup>

Nous nous concentrerons sur quelques recommandations concernant le vélo. Nous appuyons sans hésitation celles proposées par Vélo Québec dans le mémoire déposé dans le cadre de cette consultation publique :

---

**Recommandation 9** – Que gouvernement du Québec donne un signal fort en faveur de la santé, de l'économie et du développement durable en réinvestissant de façon vigoureuse dans le vélo et les infrastructures de transport actif. À moyen terme, nous proposons une cible de 100 millions de dollars annuellement dans les infrastructures cyclables, pour les trois prochaines années. Cette mise pourrait être partagée à 50 % avec le milieu municipal ou selon tout autre scénario incluant par exemple le gouvernement fédéral.

---

**Recommandation 10** – Que le MTMDET instaure un programme incitatif permettant aux municipalités de se doter d'un plan de mobilité durable, incluant le vélo et la marche, ayant des objectifs chiffrés de transfert modal ambitieux.

---

**Recommandation 11** – Que le gouvernement du Québec mette en place un crédit de taxe à l'achat d'un vélo ou d'un vélo à assistance électrique de 500 \$. Une mesure peu coûteuse, mais combien symbolique pour l'ensemble des bénéfices générés : zéro émission de GES, gains santé, gains en mobilité.

---

## 5.3. La marche, au cœur d'une mobilité durable

---

<sup>16</sup> Gouvernement du Québec (2016). Politique gouvernementale de prévention en santé. <http://publications.msss.gouv.qc.ca/msss/fichiers/2016/16-297-08W.pdf>

<sup>17</sup> Morency, Catherine et collaborateurs. Assistance méthodologique pour le traitement et analyse des données des enquêtes Origine-Destination québécoises pour dresser le portrait du vélo au Québec en 2015. L'état du vélo au Québec en 2015.

### 5.3.1. La marche, c'est aussi un moyen de transport!

L'analyse des plus récentes enquêtes Origine–Destination effectuées dans les agglomérations urbaines du Québec montre l'importance de la marche comme mode de transport dans ces milieux. Par exemple, les déplacements à pied ont augmenté de 7 % entre 2008 et 2013 à Montréal.<sup>18</sup> Les bénéfices de la marche comme moyen de transport sont nombreux. L'auteure et chercheuse Marie Demers, dans son livre « Pour une ville qui marche », les résume ainsi :

BÉNÉFICES COLLECTIFS	<p>Environnementaux : réduction des nuisances atmosphériques, sonores et visuelles.</p> <p>Sanitaires : réduction de la sédentarité, des traumatismes routiers et de l'exclusion sociale.</p> <p>Socio-économiques : achat local, fréquentation des services de proximité, amélioration de la vie de quartier et développement d'un sentiment d'appartenance.</p>
BÉNÉFICES INDIVIDUELS	<p>Amélioration de la condition physique. Meilleur contrôle du poids, réduction de l'obésité abdominale. Prévention des maladies cardiovasculaires. Prévention de l'ostéo-arthrite et des fractures de la hanche. Prévention contre le cancer. Soulagement des symptômes de stress et de dépression. Autonomie accrue chez les jeunes et les aînés.</p> <p>SOURCE : Demers, M., <i>Pour une ville qui marche</i>, Éditions Écosociété, Montréal, 2006.</p>

Figure 1 : Les bénéfices de la marche <sup>19</sup>

Les piétons ont évidemment besoin d'un environnement propice à la marche pour se déplacer en toute sécurité et convivialité. Les aménagements favorables à la marche bénéficient à tous puisque, peu importe notre principal mode de transport, nous sommes tous piétons à un certain moment. Aménager pour la marche constitue donc un geste d'inclusion qui vise à favoriser la mobilité de tous.

Pour qu'un transfert modal durable s'opère en faveur de la marche, il importe de considérer l'ensemble des usagers dont les besoins varient considérablement en fonction de leurs différentes caractéristiques. Il faut donc considérer les caractéristiques des piétons, telles que le fait que ces usagers ne se déplacent pas tous à la même vitesse (Figure 2). De plus, tous les piétons ne présentent pas les mêmes capacités et ont, par le fait même, des besoins qui leur

<sup>18</sup> STM (2013). Dévoilement des résultats de l'enquête origine-destination 2013. <http://www.stm.info/fr/presse/communiqués/2015/devoilement-des-resultats-de-l-enquete-origine-destination-2013---croissance-de-l-usage-des-transports-collectifs-en-pointe-du-matin>

<sup>19</sup> Demers, M., *Pour une ville qui marche*. Édition Écosociété, Montréal, 2006.

sont propres. Un aménagement urbain inclusif doit assurer sécurité et confort à l'ensemble des usagers en portant une attention particulière aux plus vulnérables : les jeunes, les aînés ainsi que les personnes à mobilité réduite.

#### Les jeunes



- Déplacements plus lents : 0,9 à 1,6 m/s.
- Perception réduite et vision périphérique limitée.
- Attention et capacités cognitives limitées.
- Difficulté à estimer la vitesse, la distance et à localiser la provenance des sons.
- Agissements impulsifs et imprévisibles.
- Méconnaissance de la signalisation routière et des conventions liées à la circulation.

Distance moyenne franchie en 5 minutes de marche : 400 mètres

#### Les aînés



- Déplacements plus lents : 0,8 m/s à 0,9 m/s.
- Faible acuité visuelle et auditive.
- Peu de tolérance au mauvais temps.
- Agilité et équilibre restreints.
- Craintif pour sa sécurité.
- Réflexes plus lents.
- Endurance plus faible.

Distance moyenne franchie en 5 minutes de marche : 225 mètres

#### Les personnes à mobilité réduite



- Usage de dispositif d'aide à la mobilité.
- Stabilité, sens de l'équilibre et agilité limités.
- Endurance réduite et limitée.
- Dextérité et coordination des mouvements réduite.

Figure 2 : Caractéristiques des piétons vulnérables<sup>20</sup>

### 5.3.2. Les inégalités sociales : un enjeu de sécurité routière

Une étude de la Direction de la santé publique (DSP) de Montréal dévoile une importante variation des accidents en fonction du secteur qui est analysé et plus particulièrement selon le statut socioéconomique de la population y habitant. Les résidents des secteurs défavorisés sont globalement plus à risque que ceux des secteurs bien nantis.

Le DSP souligne qu'« au Québec comme à Montréal, les taux de mortalité et d'hospitalisations secondaires aux accidents de la route sont fortement associés à la défavorisation matérielle. Une étude montréalaise de 1990 démontre ce clivage socioéconomique; le taux de blessures par collision pour les jeunes piétons des quartiers défavorisés est six fois plus élevé.<sup>21</sup>

<sup>20</sup> New Zealand Transport Agency (2008). *Pedestrian planning and design guide*. <https://www.nzta.govt.nz/resources/pedestrian-planning-guide>

<sup>21</sup> Direction de la santé publique (2011). *Rapport du directeur de santé publique 2011. Les inégalités sociales de santé à Montréal*. [https://publications.santemontreal.qc.ca/uploads/tx\\_assmpublications/978-2-89673-133-6.pdf](https://publications.santemontreal.qc.ca/uploads/tx_assmpublications/978-2-89673-133-6.pdf)

De plus en plus d'études démontrent ce lien marqué entre les victimes des accidents de la route et le statut socioéconomique. Trois facteurs expliquent cette situation :

1. Les habitants des quartiers défavorisés possèdent habituellement moins de voitures. Ils se déplacent donc plus à pied ou à vélo, augmentant ainsi leur vulnérabilité.
2. Ces quartiers sont souvent caractérisés par de forts volumes de circulation où le transit élevé est attribuable à la présence de plus d'artères.
3. On retrouve traditionnellement moins d'aménagements assurant la sécurité des piétons dans ces quartiers, tels que des mesures d'apaisement de la circulation.

Afin de réduire ces inégalités socioéconomiques et réduire les risques auxquels sont exposées ces populations, cette problématique doit être sérieusement considérée lors de la planification et de la conception routière. Les choix du gouvernement provincial peuvent avoir un impact majeur dans l'amélioration des conditions de vie de ces populations.<sup>22</sup>

---

**Recommandation 12** – Mieux documenter l'enjeu de sécurité routière dans les quartiers défavorisés selon une perspective d'équité en santé et intégrer des critères liés à l'équité dans l'analyse des projets de mobilité durable.

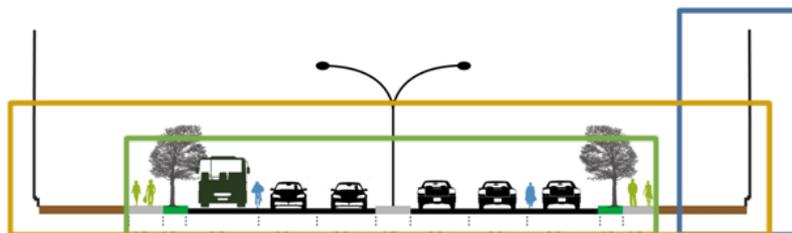
---

### 5.3.3. Rendre l'environnement bâti favorable à la marche

Si on veut accroître de manière significative l'adoption de la marche comme moyen de transport dans les villes du Québec, il faut au préalable fournir des environnements qui assurent aux piétons des conditions de déplacement sécuritaires. De manière générale, les éléments de l'environnement bâti qui favorisent la marche peuvent être divisés en trois grandes dimensions : 1) l'utilisation du sol, 2) le système de transport et 3) la composition urbaine ou le design urbain, comme l'illustre la figure suivante :

---

<sup>22</sup> Vision zero initiative (s.d.). Vision zero. Traffic safety by Sweden. <http://www.visionzeroinitiative.com/>



	Élément de l'environnement bâti	Principe d'aménagement
Utilisation du sol	Densité	Soutenir un niveau de densité de moyen à élevé, cette mesure variant en fonction des milieux ruraux ou urbains
	Compacité	Promouvoir des cadres de vie compacts.
	Diversité des usages	Faciliter la diversité des usages au sein des milieux de vie.
Système de transport	Perméabilité de la trame urbaine	Créer des milieux de vie perméables qui facilitent les déplacements non motorisés.
	Échelle de la rue	Aménager des rues conviviales, à l'échelle humaine.
Composition urbaine	Architecture, taille des bâtiments Ouverture sur la rue Mobilier, éclairage Végétation, ombrage et ensoleillement	Aménager un espace urbain de qualité qui participe à l'identité du lieu et qui est favorable aux piétons et aux cyclistes.

Figure 3 : Dimensions d'un environnement bâti favorable à la marche<sup>23</sup>

Ces dimensions et les principes d'aménagement correspondants sont à privilégier afin de créer des milieux de vie durables, dans lesquels les modes de transport alternatifs à la voiture sont favorisés. La difficulté de se déplacer à pied de manière sécuritaire dans les milieux urbanisés peut constituer une limite à la pleine participation de certains individus et ménages à la société. C'est pourquoi les principes d'accessibilité universelle doivent être inclus à l'ensemble des programmes et des projets.

**Recommandation 13** – Que les projets et les programmes découlant de la Politique de mobilité durable soient réalisés systématiquement dans une approche d'accessibilité universelle qui assure un déplacement sécuritaire et convivial pour l'ensemble des usagers, en portant une attention particulière aux usagers les plus vulnérables.

### 5.3.4. Réduire les volumes et les vitesses de circulation dans les milieux urbains

Des études menées par la Direction de santé publique du CIUSSS du Centre-Sud de l'Île-de-Montréal montrent que le volume journalier de circulation automobile est le déterminant

<sup>23</sup> MAMROT (2011), L'aménagement et l'écobilité, Guide des bonnes pratiques., [http://www.mamrot.gouv.qc.ca/pub/grands\\_dossiers/developpement\\_durable/amenagement\\_ecobilite.pdf](http://www.mamrot.gouv.qc.ca/pub/grands_dossiers/developpement_durable/amenagement_ecobilite.pdf)

principal du nombre de traumatismes routiers dans un secteur.<sup>24</sup> Les quartiers centraux des agglomérations urbaines sont parmi les plus affectés (Figure 4)

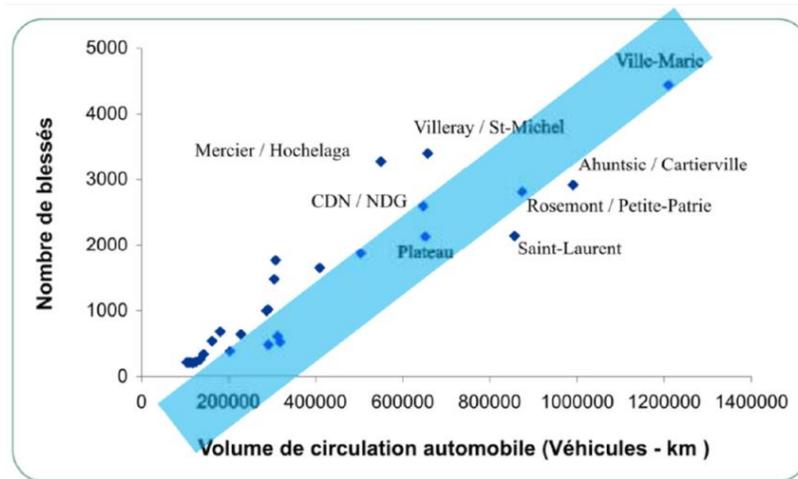


Figure 4 : Nombre total de blessés de la route (1999 – 2003) à Montréal, par arrondissement, en fonction du volume de circulation automobile <sup>25</sup>

Par ailleurs, la vitesse de circulation des véhicules est un autre facteur majeur de l'insécurité vécue et ressentie par les piétons. La vitesse a une grande influence sur la gravité des blessures. Lorsqu'un piéton se fait heurter par un véhicule, la probabilité qu'il en subisse des blessures graves, voire qu'il en décède, augmente de façon radicale lorsque la vitesse d'impact dépasse 30 km/h (Figure 5).

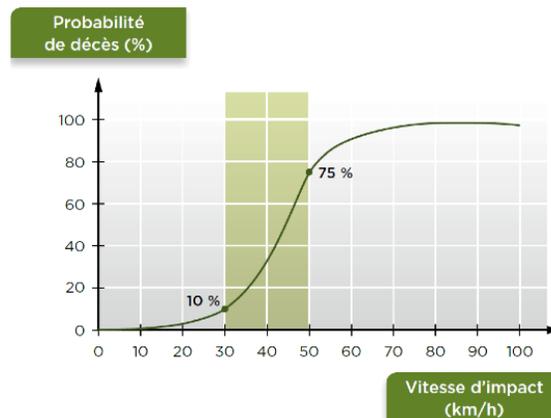


Figure 5 : Probabilité de décès d'un piéton selon la vitesse d'impact <sup>26</sup>

<sup>24</sup> Morency, P. et M.-S. Cloutier (2005). Distribution géographique des blessés de la route sur l'île de Montréal (1999-2003). [https://publications.santemontreal.qc.ca/uploads/tx\\_asssmpublications/2-89494-460-8.pdf](https://publications.santemontreal.qc.ca/uploads/tx_asssmpublications/2-89494-460-8.pdf)

<sup>25</sup> Agence de la santé et des services sociaux de Montréal. (2012). Un environnement urbain favorable à la santé. Une ville et des quartiers sécuritaires qui favorisent un mode de vie physiquement actif. Plan régional, Orientation 5, p. 23.

Diverses mesures peuvent être appliquées pour réduire la vitesse et le volume de circulation, mais les mesures physiques d'apaisement de la circulation sont reconnues comme étant les plus efficaces. De nombreuses municipalités québécoises ont entrepris d'en aménager sur leur territoire au cours des dernières années et elles doivent être encouragées à poursuivre leurs efforts.

Ces mesures physiques ont un effet d'autant plus significatif quand elles sont appliquées à un secteur plutôt que de manière ponctuelle. Ainsi, pour améliorer le bilan routier sur leur territoire, plusieurs villes européennes sur la création de zones 30 ou 20. Par exemple, à Londres, la mise en place de zones 20 (milles/h) depuis la fin des années 1980 a permis de réduire d'environ 50 % le nombre de collisions routières et de décès. Plusieurs villes de Belgique ont également adopté et appliqué le principe de zone 30.<sup>27</sup> Ces zones 20 ou 30 sont indiquées par de la signalisation, un marquage au sol très clair et des mesures omniprésentes d'apaisement de la circulation.

Si la responsabilité de créer de tels environnements revient en bonne partie aux municipalités, notre expérience dans diverses régions du Québec (à Montréal, en Montérégie, au Saguenay-Lac-Saint-Jean et en Outaouais), nous montre que la majorité des municipalités souhaite modifier l'environnement bâti pour favoriser les transports actifs sur leur territoire, mais plusieurs, ne possédant pas les ressources techniques ni financières, ne savent par où commencer. Il nous semble alors approprié que le MTMDET fournisse ce soutien technique et financier. Nous espérons que la politique contiendra des engagements concrets du gouvernement du Québec en faveur des aménagements pour les transports actifs et en particulier, pour la marche, souvent négligée par les administrations publiques de tous les niveaux.

---

**Recommandation 14** – Que le MTMDET encourage les municipalités à réduire les limites de vitesse sur leur territoire et les inciter à adopter une stratégie d'aménagement, de sensibilisation et de surveillance cohérente avec la vitesse fixée.

---

**Recommandation 15** – Que le MTMDET encourage les municipalités à réduire la limite de vitesse à 30 km/h dans les zones à risque : à proximité des établissements scolaires, des parcs et des terrains de jeux, des établissements de santé et des résidences pour personnes âgées.

---

**Recommandation 16** – Que le MTMDET encourage les municipalités à établir une stratégie globale lors de leur démarche de modification de la vitesse.

- Évaluer le secteur : faire un bilan routier.
  - Consulter les citoyens, particulièrement les riverains et les usagers de la zone en question.
- 

---

<sup>26</sup> Ministère des Transports du Québec (2011). La modération de la circulation. Fiche d'information technique. Direction de la sécurité en transport.

<sup>27</sup> Pro Vélo. 2012. *Généralisation des zones 30 en Belgique*. En ligne : <http://www.provelo.org/fr/rd/centre-de-documentation/generalisation-zones-30-belgique>

- 
- Élaborer une stratégie globale comprenant : la réglementation, l'aménagement, la sensibilisation et la surveillance.
  - Évaluer les résultats : faire un bilan routier incluant l'impact de la stratégie sur la vitesse pratiquée.
  - Mettre en place des mesures complémentaires et faire de suivi dans une vision d'amélioration continue.
- 

### 5.3.5. Réviser le Code de la sécurité routière du Québec

Le Code de la sécurité routière (CSR) du Québec, qui réglemente les comportements de tous les usagers de la route, a été conçu à une époque où les transports actifs étaient fort peu pratiqués au Québec et il leur est très mal adapté. Il tient également peu compte des particularités du milieu urbain (concentration des usages, volumes de trafic, diversité des moyens de transport, diversité des milieux traversés, etc.). Les dispositions qu'il contient offrent peu de bénéfices aux usagers des transports actifs, dont les piétons.

Comme nous l'avons indiqué dans le mémoire déposé en hiver 2017 aux consultations publiques sur la sécurité routière de la SAAQ, nous recommandons que le gouvernement adopte une Vision zéro qui sera intégrée au Code de la sécurité routière.

La Vision zéro est une stratégie qui a été adoptée pour la première fois en 1997 en Suède. Elle se résume à une idée porteuse : aucun décès sur le réseau routier n'est acceptable. Le cœur de cette approche est donc d'éliminer les accidents routiers mortels et les blessures graves. Selon la Vision zéro, les accidents sont évitables. Il ne faut donc pas attendre qu'ils surviennent, il faut les prévenir en éliminant les risques à la source. Cette approche est basée sur deux prémisses :

- 1) L'humain est vulnérable : il existe une limite critique au-delà de laquelle la survie et le rétablissement d'une blessure ne sont pas possibles.
- 2) L'humain fait des erreurs : environ 90 % des collisions liées à la circulation impliquent des erreurs humaines<sup>28</sup>. Il faut reconnaître le droit aux usagers de se tromper.

C'est pourquoi il faut penser un réseau routier où les erreurs qui sont commises ne sont pas fatales. Les erreurs doivent faire partie de l'équation lors de la conception des routes afin de réduire les risques et protéger les usagers les plus vulnérables. Un système routier où aucune erreur n'est permise n'est pas un système sécuritaire, il n'est pas fait pour les humains.

---

<sup>28</sup> Vision zéro Toronto (2016). 2017-2021 | Toronto's road safety plan. Vision Zero.  
<http://www1.toronto.ca/City%20of%20Toronto/Transportation%20Services/VisionZero/Links/2017%20Vision%20Zero%20Road%20Safety%20Plan.pdf>

De nombreuses villes, partout dans le monde, ont adopté cette stratégie ou elles ont mis en place des mesures de sécurité routière. La Suède, avec un taux de décès parmi les plus bas dans le monde, démontre bien la pertinence d'une telle démarche. En quelques années seulement, à la suite de l'adoption de Vision zéro, ce pays a réussi à réduire drastiquement le nombre de décès et de blessures graves sur ses routes. En cinq ans, le taux de décès des piétons a chuté de près de 50, sans compromettre la mobilité de ses citoyens<sup>29</sup>.

Par exemple, on retrouve dans le Code de la rue en Belgique des mesures favorisant la mobilité des cyclistes et des piétons, telles que les « sens uniques limités » (autorisation pour les cyclistes de rouler à contresens) ou les « trottoirs traversants », qui font monter les automobiles à une intersection plutôt que d'obliger les piétons à descendre sur la chaussée. Plus près de nous, la Ville de Montréal a enchâssé, dans la Charte du piéton adoptée en 2006, les principes de « primauté du piéton » dans le système de transport et d'un nouveau partage de la rue favorable à la marche. De telles mesures permettraient de moderniser notre Code de la sécurité routière qui en a grandement besoin.

---

**Recommandation 17** – Que le MTMDET en concertation avec les autres ministères concernés adopte une politique Vision zéro victime à l'échelle provinciale.

---

**Recommandation 18** – Que le MTMDET mette en place d'une stratégie globale visant à accroître la sécurité routière en réalisant une révision du CSR et en recourant simultanément à des mesures d'information, de sensibilisation et d'éducation (ISE), de coercition et de modification de l'environnement bâti.

---

De plus, cette nouvelle version du CSR doit inclure des mesures pour prioriser les usagers vulnérables. Tous les usagers de la route ne sont pas égaux, certains sont plus vulnérables. Ce qui est le cas du piéton! Face à une collision, ils sont les plus à risque d'être gravement blessés ou de mourir, car ils ne bénéficient d'aucune protection. Les statistiques de la SAAQ démontrent bien cette inégalité des chances lors d'accidents entre un piéton et un véhicule motorisé <sup>30</sup>:

- En moyenne, de 2011 à 2015, 2 908 piétons étaient victimes d'un accident de la route chaque année : 58 décès; 293 blessés graves; 2 557 blessés légers.
- En moyenne, 7 piétons par jour sont victimes d'un accident de la route au Québec.
- Les piétons représentent 8 % de l'ensemble des victimes de la route.

Pour ces raisons, deux principes doivent guider la Vision zéro. D'abord, la priorité sur la route doit être accordée aux usagers les plus vulnérables, la hiérarchie du réseau routier doit être

---

<sup>29</sup> *Vision zero initiative (s.d.). Vision zero. Traffic safety by Sweden.* <http://www.visionzeroinitiative.com/>

<sup>30</sup> SAAQ (2016). La sécurité routière ça nous concerne tous! Document de consultation publique. <https://consultation.saaq.gouv.qc.ca/wp-content/uploads/2017/01/document-consultation-publique-securite-routiere.pdf>

inversée pour les prioriser. Les aménagements du réseau routier doivent donc être systématiquement réalisés dans une approche d'accessibilité universelle qui assure un déplacement sécuritaire et convivial pour l'ensemble des usagers. Deuxièmement, un principe de prudence obligeant les usagers de la route les plus susceptibles de causer des dommages ou des blessures à faire preuve d'une prudence accrue envers les usagers de la route les plus vulnérables doit être inclus au CSR en préambule. Cela vise par exemple que les automobilistes doivent adapter leur vitesse et redoubler de prudence en présence de piétons ou lorsque leur présence est prévisible (ex. proche des établissements de santé, des écoles, etc.). Ce principe, en plus de créer un partage équilibré de la chaussée, augmente le sentiment de confort et sécurité.

Dans son Plan stratégique 2013-2015 (prolongé jusqu'en 2017), le MTMDTE ne fait aucune mention des piétons. Pourtant, 2 805 piétons et 1 895 cyclistes ont été victimes d'un accident au Québec en 2015 (44 décès parmi les piétons et 9 parmi les cyclistes)<sup>31</sup>. Cela démontre l'importance que le MTMDTE accorde une attention particulière des besoins particuliers des usagers vulnérables.

---

**Recommandation 19** – Que le MTMDTE établisse une hiérarchie claire des usagers du réseau routier en indiquant les plus vulnérables et que ce principe soit représenté dans l'ensemble de la réglementation.

---

**Recommandation 20** – Que le MTMDTE inclue clairement le principe de prudence en introduction du CSR et qu'il révise les articles afin que ce principe soit représenté dans l'ensemble de la réglementation.

---

### 5.3.6. Adapter les règles de conception des infrastructures routières

La conception des infrastructures routières joue aussi un rôle fondamental dans la sécurité et la convivialité des déplacements des piétons. Trop souvent conçues en priorité pour les déplacements automobiles, ces infrastructures font peu de place aux usagers des transports actifs. Dans un rapport sur la sécurité routière dans le monde, l'Organisation mondiale de la santé (OMS) fait le bilan des mesures mises en place par les États membres des Nations Unies<sup>32</sup>.

Parmi les mesures qu'elle recommande, l'OMS met de l'avant les programmes nationaux d'audits de sécurité routière. Ces outils, s'ils sont bien conçus, permettent d'évaluer le niveau de sécurité des projets routiers pour l'ensemble des usagers de la route. L'OMS rapporte que 77 % des États membres ont mis en place un tel programme... mais pas le Canada. Nous souhaitons que le Québec se dote d'un tel programme national, qui serait appliqué à tous les

---

<sup>31</sup> SAAQ (2016). Bilan 2015, dossier statistique. Accidents, par automobile, permis de conduire. <https://saaq.gouv.qc.ca/fileadmin/documents/publications/espace-recherche/dossier-statistique-bilan-2015.pdf>

<sup>32</sup> OMS (2013). Global status report on road safety 2013 – Supporting a decade of action. 303 p.

projets de construction ou de réfection routière. Le MTMDET a déjà commencé à mener des audits de sécurité routière, mais seulement pour certains projets<sup>33</sup>.

D'autres États ont mis en place un programme national d'audits de sécurité routière dont pourrait s'inspirer le Québec. Par exemple, une directive du Parlement européen et du Conseil de l'Union européenne concernant la gestion de la sécurité des infrastructures routières « prescrit [aux États membres] l'instauration et la mise en œuvre des procédures relatives [notamment] aux audits de sécurité routière »<sup>34</sup>.

La France, quant à elle, a mis en place, dès 2005, le programme *Une Voirie pour Tous*, destiné « à construire une culture commune de l'aménagement et de la gestion de la voirie urbaine, intégrant une approche globale des usagers et de leurs déplacements, avec une attention toute particulière pour les usagers les plus vulnérables, les "modes doux" et les services de transport collectif »<sup>35</sup>.

Les pistes d'actions stratégiques visaient, notamment, « le partage de la voirie, la suppression des discontinuités d'itinéraires pour les modes doux, la sécurité et la sûreté des vélos en circulation et en stationnement, les complémentarités entre modes de déplacement, la santé, la formation, la communication et la valorisation de l'image de la marche et des modes doux »<sup>36</sup>. Parmi les actions proposées, on retrouve :

- . L'élaboration d'une nouvelle politique des déplacements de courte distance
- . Des actions globales liant mobilités et aménagement urbain
- . La promotion de la qualité des espaces publics
- . Le développement prioritaire des modes doux dans le périurbain.

Nous souhaitons que le MTMDET s'inspire de ces approches pour l'analyse et la conception de ses projets réalisés dans des agglomérations pour s'assurer que ces derniers prennent réellement en compte les besoins de sécurité et de confort des usagers des transports actifs, particulièrement des piétons. La liste de vérification proposée dans le *Guide de réalisation d'audits de sécurité routière* développé par le MTQ en 2012 ne répond qu'à la question (et ses variations) : « Est-ce que les piétons et les autres usagers sont pris en compte dans... »<sup>37</sup>. D'autres outils, développés spécifiquement pour les piétons et les cyclistes, permettraient de mieux analyser les besoins de ces usagers (ex. : « l'audit de potentiel piétonnier actif sécuritaire »

---

<sup>33</sup> MTQ. (2010). Plan d'action ministériel en matière de sécurité routière – Volet environnement routier. 2009-2012

<sup>34</sup> Parlement européen et Conseil de l'Union européenne (2008). *Directive 2008/96/CE du 19 novembre 2008 concernant la gestion de la sécurité des infrastructures routières*. Journal officiel de l'Union européenne, 29 novembre 2008. <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2008:319:0059:0067:FR:PDF>.

<sup>35</sup> CEREMA (2017). Une voirie pour tous. <http://voiriepour tous.cerema.fr/>

<sup>36</sup> Ministère de l'écologie, du développement durable et de l'énergie de France. 2007.

<sup>37</sup> MTQ. 2012. Guide de réalisation d'audits de sécurité routière. 53 p.

développé par la DSP de Montréal<sup>38</sup>, les outils de l'enquête « Public space, public life » développés par le cabinet d'aménagement urbain Gehl Architects et adaptés par le Centre d'écologie urbaine de Montréal<sup>39</sup>, etc.).

---

**Recommandation 21** – Que le MTMDET adopte un programme obligatoire d'audits de sécurité routière pour l'ensemble de ses projets, qu'il mette en place un programme incitatif à l'intention des municipalités et que le guide de réalisation d'audits de sécurité soit bonifié pour mieux tenir compte des besoins des piétons et autres usagers des transports actifs.

---

### 5.3.7. Fournir le soutien technique et financier nécessaire

Comme nous l'avons souligné précédemment, les administrations municipales du Québec sont prêtes à prendre le virage de la mobilité durable et à mettre en place des environnements bâtis plus favorables aux transports actifs. Cependant, la motorisation et les volumes de circulation croissants dans toutes les régions du Québec constituent un frein considérable au développement des transports actifs. Nous proposons que la Politique de mobilité durable encourage les municipalités à déployer des mesures systématiques d'apaisement de la circulation sur leur territoire.

---

**Recommandation 22** – Que la Politique de mobilité durable soit assortie d'un programme incitatif à l'intention des municipalités pour les encourager à déployer des mesures systématiques d'apaisement de la circulation sur leur territoire.

---

Toutefois, elles manquent de ressources pour y arriver. Bien que le Programme d'aide au développement du transport collectif contient un volet pour le financement de la promotion des modes de transport alternatifs à l'automobile.<sup>40</sup> Ce financement ne s'applique qu'aux « activités visant à éduquer, sensibiliser ou faire la promotion des modes de transport alternatifs à l'automobile ». Un programme devrait être instauré pour le financement de projets qui visent à améliorer directement la sécurité des cyclistes et des piétons sur leur territoire qui vont au-delà de la sensibilisation.

## Conclusion

Au Québec, comme partout en Amérique du Nord, la vision de l'aménagement est centrée sur la voiture et sur les déplacements motorisés. Les aménagements et les infrastructures implantés privilégient majoritairement des déplacements automobiles rapides, fluides et efficaces,

---

<sup>38</sup> DSP. (2014). Audit de potentiel piétonnier actif sécuritaire.  
[http://www.dsp.santemontreal.qc.ca/dossiers\\_thematiques/environnement\\_urbain/thematiques/audit\\_de\\_potentiel\\_piétonnier\\_actif\\_sécuritaire/problematique.html](http://www.dsp.santemontreal.qc.ca/dossiers_thematiques/environnement_urbain/thematiques/audit_de_potentiel_piétonnier_actif_sécuritaire/problematique.html)

<sup>39</sup> Voir les outils « Enquêtes terrain » en ligne : <http://www.ecologieurbaine.net/qvas/ressources>

<sup>40</sup> MTMDET (2017). Programme d'aide au développement du transport collectif.  
<https://www.transports.gouv.qc.ca/fr/aide-finan/transport-collectif/Pages/Amelioration-transport-commun.aspx>

favorisant une dépendance aux véhicules. La rue est souvent perçue, à tort, comme un espace uniquement réservé à la voiture. Cette politique est l'occasion pour le Ministère des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports ainsi que le Gouvernement du Québec de se doter d'une vision ambitieuse permettant d'effectuer un virage vers une planification intégrée des transports et de l'aménagement du territoire. Ce changement de paradigme doit être réalisé dans une perspective de sécurité routière et d'accessibilité universelle qui fait une promotion vigoureuse du transport actif, et mettre ainsi l'humain au cœur de la mobilité durable.