

Mémoire de la Table de concertation vélo des conseils de quartiers de la Ville de Québec pour la consultation provinciale sur la sécurité routière.

Québec, 3 mars 2016

La Table de concertation vélo des conseils de quartiers de la Ville de Québec regroupe des représentants désignés par plus d'une vingtaine de conseils de quartiers centraux et périphériques. La Table de concertation est un interlocuteur privilégié de la Ville de Québec en matière d'aménagements cyclables sur son territoire.

Depuis sa fondation en mars 2015, la Table a identifié que l'insécurité est le premier frein au développement du vélo utilitaire et de loisir en ville. Le vélo utilitaire devrait être reconnu dans les faits comme un moyen de transport et non pas seulement comme un loisir. La fluidité des transports actifs, le vélo et la marche, devraient être tout aussi importants que la fluidité automobile. Ne pas reconnaître ce besoin est certainement une source de délinquance de cyclistes et piétons au regard d'une législation qui doit être bonifiée pour mieux tenir compte de la réalité de ces modes de transport.

À cet égard, le gouvernement devrait considérer sérieusement les propositions de Vélo Québec, notamment :

- Sur les panneaux d'arrêt
 - plutôt l'obligation de céder le passage pour les cyclistes,
- Les feux de circulation piétons/vélo
 - possibilité pour les vélos d'utiliser les feux piétons en donnant la priorité aux piétons,
- La possibilité de tourner à droite sur les feux rouges ou de continuer aux intersections en T
- La circulation à droite de la chaussée ou la possibilité d'utiliser toute la voie de circulation pour assurer la sécurité des cyclistes et non pas une obligation de circuler toujours à l'extrême droite.

Cette dernière obligation est particulièrement aberrante et dangereuse pour les cyclistes dans plusieurs petites rues de la ville de Québec. Ces actions devraient être supportées par des campagnes nationales d'éducation au vélo auprès des jeunes, le partage de la route et des sanctions proportionnelles comme mentionné par Vélo Québec.

En fait, toutes ces mesures devraient être encadrées par un «code de la rue» et le principe de prudence qui mettent entre autres de l'avant des mesures d'apaisement de la circulation. Celles-ci seraient bénéfiques en termes de sécurité non seulement pour les cyclistes, mais surtout et avant tout pour les piétons qui sont les plus vulnérables. Même si la mise en place de ces mesures est en grande partie de la responsabilité des villes, le gouvernement doit agir en meneur et appuyer financièrement ces initiatives qui ont un impact réel et substantiel sur la

santé publique, celles-ci étant une responsabilité gouvernementale. Certaines actions comme la généralisation des zones 30 km/h en zone urbaine (en dehors des artères principales), les zones de rencontres à 20 km/h ou la généralisation des contre sens cyclables peuvent également être appuyées à un niveau provincial (un peu à l'exemple de la France ou le gouvernement central a permis de telles directives). D'autres aménagements comme la possibilité pour les enfants de rouler sur les trottoirs, voire d'accorder le même privilège aux parents ayant des bébés ou jeunes enfants sur leur vélo, encore ici en privilégiant le respect de l'utilisateur le plus vulnérable.

En somme, le gouvernement devrait s'inspirer de la «Vision zéro accident» mis de l'avant par plusieurs villes, dont Montréal, Toronto et Edmonton, en leur donnant une portée nationale. D'autres concepts comme celui des rues complètes ou des aménagements AAA (All Age and Abilities) pourraient aussi être promus car ils favorisent la sécurité des transports actifs.

Pour la Table, la question des infrastructures est centrale afin d'assurer la sécurité des cyclistes. Même si la mise en place d'infrastructures vélo sécuritaires est en grande partie de la responsabilité des villes, le gouvernement du Québec et plus particulièrement la Société de l'assurance automobile du Québec (SAAQ) et le ministère des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports du Québec (MTMDET) ont un rôle important à jouer. Les ressources des villes et municipalités sont limitées lorsque nous constatons qu'une ville comme Québec n'a qu'une (1) seule ressource à temps plein qui soit dédiée au vélo. Le MTMDET devrait être un partenaire de premier plan et non pas seulement une contrainte lors de la réorganisation future des axes qui sont sous sa responsabilité partielle ou totale. Ceci est particulièrement vrai pour les entraves majeures que sont les autoroutes et les grands boulevards urbains en ville. Le lancement du programme de remplacement du programme Véloce pourrait aussi contribuer à accélérer le déploiement d'un réseau cyclable sécuritaire.

Un autre volet où la sécurité des cyclistes pourrait être améliorée est l'appui au déploiement d'un réseau cyclable hivernal. En effet, dans les premières années de la promotion du vélo comme moyen de déplacement utilitaire en hiver, il est possible que les villes aient besoin d'un appui financier provincial pour leur permettre d'offrir une infrastructure en toute saison. Ce type d'initiative réduirait les risques d'accident pour les cyclistes hivernaux et encouragerait cette pratique.

Au niveau des infrastructures, la Table constate que la sécurité peut être assurée seulement en partie par l'aménagement du réseau de pistes cyclables. En effet, même avec un réseau élaboré, celui-ci ne pourra couvrir tous les trajets cyclistes possibles. Il existe aussi de nombreuses intersections et tronçons dangereux sur le réseau routier actuel qui méritent d'être réaménagés de façon à permettre une cohabitation plus sécuritaire des piétons, vélos et automobiles, sans que les diverses sections concernées ne soient officiellement désignées comme de véritables «voies cyclables».

La SAAQ devrait rendre disponible des données ouvertes géolocalisées non seulement pour les accidents avec les automobiles en mouvement et les vélos, mais tous les accidents vélo et

piétons de manière à mieux prioriser les prochains investissements publics. Elle devrait également s'impliquer activement dans l'identification de ces endroits, intersections et tronçons dangereux. Enfin, la SAAQ devrait aussi promouvoir vigoureusement les recherches sur l'analyse du «Temps post empiètement» aux intersections et étendre celles-ci.

Un autre secteur pour lequel des efforts sérieux devraient être faits en termes de sécurité par le MTMDET est le respect des axes cyclables et la signalisation des travaux. Ce Ministère devrait être beaucoup plus vigilant auprès de ses soumissionnaires et fournisseurs de services alors retenus, notamment en ce qui concerne les nombreux panneaux laissés n'importe où dans les voies cyclables. Des amendes conséquentes devraient être envisagées pour les contracteurs délinquants. Le mémoire de monsieur Yannick Beaudoin qui sera présenté plus tard est d'ailleurs éloquent à cet égard.

En conclusion, il est urgent que le gouvernement fasse les réajustements nécessaires à la législation en vigueur et supporte techniquement et financièrement les initiatives des villes pour la mise en place d'infrastructures sécuritaires pour les cyclistes et les piétons. Ce n'est pas seulement une question de sécurité, mais aussi un élément incontournable de santé publique. En effet, favoriser les déplacements actifs a un impact direct sur l'environnement, notamment la qualité de l'air, ainsi que sur la santé de la population, notamment par l'adoption d'un mode de vie physiquement actif.

Il n'est pas toujours facile de justifier auprès des citoyens et contribuables l'augmentation de financement pour quelque domaine que ce soit. C'est pourquoi le gouvernement doit bien expliquer à la population que chaque kilomètre parcouru par un cycliste utilitaire génère des économies pour l'État en comparaison de n'importe quel autre moyen de transport, hormis la marche.

Martial Van Neste

Président de la Table de concertation vélo des conseils de quartier de la Ville de Québec.