



INTERVENIR POUR SÉCURISER LES ARTÈRES : CONSTATS ET PISTES DE SOLUTIONS

LES ARTÈRES SONT LE TYPE DE LIEU LE PLUS ACCIDENTOGÈNE POUR LES PIÉTONS

Les piétons sont particulièrement vulnérables lorsqu'ils traversent, car contrairement aux automobilistes qui sont protégés par l'habitacle de leur véhicule, ils sont alors exposés au trafic et à la vitesse. De fait, l'intersection est un lieu où le piéton n'a pas d'autre choix que de rencontrer la trajectoire des autres usagers de la route. Les intersections qui comportent des artères sont plus problématiques en raison du volume plus important de véhicules qui s'y trouvent, de leur vitesse plus élevée et de la configuration des voies de circulation, habituellement plus nombreuses et plus larges. L'analyse des bilans routiers au Québec entre 2015 et 2019 démontre que **les artères sont le type de lieu le plus accidentogène pour les piétons (42% des piétons blessés étaient sur une artère), avec le plus grand nombre de piétons happés mortellement (38% des piétons décédés).**

Au Québec, ce sont les municipalités qui détiennent le pouvoir d'action de rendre la traversée des artères plus sécuritaires pour tous les usagers de la route. Alors que plusieurs d'entre elles souhaitent agir en ce sens, des obstacles peuvent freiner ou ralentir la mise en œuvre de solutions. C'est pourquoi ce projet aborde les interventions visant à sécuriser la traversée des artères pour les piétons.

À PIED EN SÉCURITÉ : AMÉNAGER LA TRAVERSÉE DES ARTÈRES

Ce projet, qui constitue le fruit d'une collaboration entre Piétons Québec et le laboratoire Piétons et espace urbain de l'INRS, vise à évaluer les défis liés à la mise en œuvre et aux répercussions des changements apportés à ce type d'intersection. Différentes collectes de données ont été effectuées, y compris des entrevues avec les municipalités, un sondage Web, ainsi que des observations et questionnaires sur site transmis aux piétons traversant ces intersections. Nous avons ainsi pu analyser les obstacles à l'action et les solutions pour y remédier, ainsi que l'impact des interventions sur la sécurité réelle et perçue des piétons. Avec la collaboration des Villes de Montréal, de Longueuil, de Laval et de Gatineau, quatre projets d'interventions à des intersections incluant au moins une artère et trois sites témoins (sans changement) ont été sélectionnés dans ces quatre villes.



4/4

Ce document s'insère dans une série de fiches synthétiques présentant les principaux résultats du projet de recherche *À pied en sécurité : aménager la traversée des artères*.

La présente fiche porte sur l'analyse comparative du processus de planification des interventions sur une intersection d'artère, à partir d'entrevues avec les équipes de conception des interventions des villes participantes.



Interventions étudiées

Neuf personnes travaillant pour les Villes de Laval, de Longueuil, de Gatineau, de Montréal et de Saguenay ont participé à des entrevues d'une durée moyenne de 1h15 sur la planification d'interventions sur une artère. Un total de sept entrevues ont été menées avant et après la mise en œuvre des interventions pour comprendre le processus de planification de l'intervention et pour faire un retour sur le projet. Les personnes participantes ont collaboré à la conception des interventions étudiées dans les fiches précédentes. La seule exception est la Ville de Saguenay, dont l'intervention n'a pas pu être étudiée, car un glissement de terrain a suspendu le projet de réaménagement. L'entrevue a tout de même été retenue pour cette fiche-ci.

Les personnes interrogées ont répondu à des questions ouvertes qui leur permettaient de répondre en fonction de leur compréhension et de leur expérience. Les réponses des entrevues ont ensuite été organisées selon des thèmes récurrents, ce qui facilitait la comparaison des données qualitatives recueillies. Il est à noter que cette étape nécessitait à la fois une lecture littérale et interprétative des données, ce qui signifie que les résultats obtenus à la section suivante sont à la fois basés sur la transcription directe de l'entrevue, mais aussi par ce qui n'a pas été dit et ce qui peut être déduit à partir des réponses obtenues.

RÉSULTATS



1. Les principaux facteurs considérés lors d'une intervention sur artère

Comme mentionné ci-dessus, l'artère est un lieu de rencontre de nombreux types d'usagers de la route qui circulent à différentes vitesses. Cependant, la complexité de l'artère réside non seulement dans sa configuration, mais aussi dans la multitude de variables qui doivent être prises en compte afin d'effectuer tout changement sur ce type de lieu. Le tableau 1 liste les principales variables influençant le type, le lieu et l'ampleur d'une intervention.



Crédit photo : Pété Photographie



Pourquoi intervenir ?

En constatant les résultats de l'étude qualitative menée dans le cadre de ce projet sur la perception et le comportement des piétons aux intersections d'artères, **les villes avaient raison d'intervenir**. Moins de 50% des piétons se sentent en sécurité à une intersection majeure avant les interventions. Les données ont révélé que, pour la majorité des intersections étudiées, les personnes piétonnes se sentaient pressées par les véhicules ou percevaient que les véhicules roulaient plus vite que la vitesse permise. De plus, sur quatre des sept sites étudiés, la trajectoire du piéton sur une chaussée a croisé celle d'un véhicule à une distance de moins de deux mètres toutes les cinq traversées.

(Source : Piétons Québec (2024). « Sentiment de sécurité et interactions piétons-véhicules avant et après le réaménagement d'intersections avec artères ».)

Tableau 1: Cinq facteurs considérés lors d'une intervention sur une artère**1. L'information disponible**

- Les statistiques et la documentation disponibles
Ex. données du bilan routier SAAQ, rapports d'accidents, études réalisées à l'interne et à l'externe
- L'expertise interne de l'équipe de conception

2. Les ressources disponibles

- Le budget alloué et le coût des matériaux, de la machinerie et de la main-d'œuvre

3. Les orientations municipales ou du service

- Les différents documents stratégiques ou programmes de la municipalité
Ex. plan d'urbanisme (PU), plan de mobilité, plan particulier d'urbanisme (PPU), programme triennal d'immobilisations (PTI), plan ou stratégie de sécurité routière
- Les travaux déjà prévus affectant le réseau routier
Ex. travaux souterrains ou développement de nouveaux quartiers

4. L'importance de l'artère

- Le taux d'achalandage de l'artère, surtout par des usagers vulnérables ou non protégés
Ex. les services à proximité de l'artère incluent des arrêts de transport en commun, des hôpitaux, des commerces, des pôles d'emploi, etc. et attirent un plus grand nombre de personnes usagères sur les artères.
- Les artères situées à proximité de lieux fréquentés par une clientèle ayant des besoins particuliers
Ex. un parc, une zone scolaire, une clinique médicale, une résidence pour personnes âgées
- Les artères peuvent aussi être achalandées parce qu'elles sont des lieux de transit entre les rues locales, les boulevards et les autoroutes.

5. Les intérêts et le degré d'influence des parties prenantes

- Les besoins parfois concurrentiels des différents usagers de la route
Ex. rayon de braquage de véhicules d'urgence et de transport en commun
- Les requêtes citoyennes et la pression politique qui en découle
Ex. inquiétudes des citoyennes et des citoyens avoisinants et motivations des personnes élues mobilisées
- Les sous-traitants
Ex. termes des contrats, disponibilité des ressources, permis alloués



2. Les obstacles auxquels les villes sont confrontées et des pistes de solutions

La section suivante relève les divers obstacles auxquels les équipes de conception sont confrontées lorsqu'elles cherchent à intervenir sur une artère, tout en présentant des solutions envisagées à partir des entretiens.

2.1 Villes en changement : composer avec le cadre bâti existant et les normes actuelles

Les pratiques d'aménagement sont dictées par des normes réglementaires et sociales. Les municipalités héritent d'un cadre bâti qui a longtemps priorisé la fluidité de la circulation motorisée au-dessus des autres usagers de la route.

Aujourd'hui, les infrastructures de transport sont façonnées par les **normes de conception routières** que les ingénieurs sont tenus d'appliquer, notamment celles du ministère des Transports et de la Mobilité durable. Les équipes de conception se servent principalement de guides pour concevoir un aménagement. Toutefois, les personnes interrogées ont exprimé un grand besoin de guides techniques sur les meilleures pratiques actuelles qui peuvent être appliquées à des milieux différents. Elles constatent aussi que certaines normes existantes ne suffisent pas pour subvenir aux besoins des usagers vulnérables ni à leur sécurité. L'équipe de conception peut manquer de repères et doit se fier à l'expérience interne pour aller au-delà des normes et appliquer les meilleures pratiques actuelles.

Il est à noter que l'aménagement des rues québécoises est aussi façonné par les **normes sociales présentes**. La priorité donnée à la fluidité automobile est une norme sociale qui persiste. Il s'agit d'un facteur important qui freine les interventions visant à accorder une plus grande place à la mobilité active.

S'informer, puis tenter le coup !

Toutes les villes participantes ont un point en commun : elles essaient. Plutôt que d'écarter une solution d'aménagement, les villes témoignent d'une ouverture envers des interventions favorisant la sécurité routière et la mobilité active qui sortent des sentiers battus ou qui sont moins répandues dans les pratiques courantes d'aménagement. **L'audace d'aller au-delà des normes existantes semble venir plus facilement quand l'équipe de conception est bien outillée et bien soutenue, et qu'une collaboration existe entre les différents services municipaux.** Le tableau 2 résume les bonnes pratiques relevées lors des entretiens et les avantages de leur mise en œuvre.



Sortir des sentiers battus : les atouts des interventions transitoires

- Permettre la mise en œuvre d'interventions malgré les programmes ou les moratoires préexistants sur l'artère ;
- Offrir plus de flexibilité que les interventions permanentes ;
- Inciter les équipes à faire une évaluation post-travaux lorsque l'intervention n'est pas standard, ainsi que d'intervenir à nouveau au besoin ;
- Favoriser l'allocation d'un budget spécifique pour les petites interventions ;
- Offrir aux équipes l'occasion de réfléchir sur le cadre actuel des normes et des cycles de gestion de projet afin de repérer des possibilités d'amélioration ;
- Encourager la pérennité de ce type d'intervention.

BONNES PRATIQUES	AVANTAGES
<ul style="list-style-type: none"> Rechercher des données probantes et menées à l'interne ou par une tierce partie. <i>Ex. étude globale de collision avec piétons et cyclistes, bilan routier de la Société d'assurance automobile du Québec, bilan annuel en matière de sécurité routière de la Sûreté du Québec (SQ), études post-interventions, étude sur les habitudes de déplacement des usagers et leurs besoins.</i> 	<ul style="list-style-type: none"> Soutenir un argumentaire convaincant pour intervenir sur un lieu particulier ou pour le choix d'interventions à réaliser. Dépolitiser l'argumentaire en faveur ou en défaveur d'une intervention.
<ul style="list-style-type: none"> Compléter les lignes directrices existantes ou incomplètes en créant des gabarits adaptés à leur milieu. Se renseigner sur les meilleures pratiques actuelles au Québec et à l'international afin d'ouvrir de nouvelles perspectives. <ul style="list-style-type: none"> Créer et saisir les occasions d'échange entre municipalités. Valoriser le partage d'information et se donner le temps pour approfondir les connaissances internes. <i>Ex. participer à des sessions informatives lors de colloques ou de forums.</i> 	<ul style="list-style-type: none"> Encourager une infrastructure routière permettant de subvenir aux besoins de tous les usagers de la route. Saisir l'occasion pour mettre à profit l'expertise interne. Valoriser l'expérience du personnel sénior, des nouveaux savoirs ou des nouvelles recrues. Innover en explorant de nouvelles approches dans le domaine de l'aménagement
<ul style="list-style-type: none"> Développer une stratégie de communication pour favoriser l'adhésion. <ul style="list-style-type: none"> Consulter et collaborer avec les différents utilisateurs du réseau routier, ainsi que les différentes parties prenantes (voir page 8). 	<ul style="list-style-type: none"> Connaître les besoins et les contraintes, et trouver des compromis dans la conception. Promouvoir l'accessibilité du réseau routier québécois.
<ul style="list-style-type: none"> Questionner les pratiques courantes et optimiser le cycle de gestion de projet. <ul style="list-style-type: none"> Valoriser l'étape d'évaluation à la fin du projet, surtout après les travaux d'un nouveau type d'aménagement (non standard). Être prêt à effectuer des interventions supplémentaires après l'achèvement des travaux initiaux. <i>Ex. bonifier l'intervention à la lumière des commentaires des différents usagers de la route.</i> 	<ul style="list-style-type: none"> Recueillir des données avant et après les interventions, surtout quand elles concernent des types d'aménagements inhabituels ou nouveaux, est crucial pour justifier et encourager la reproduction d'interventions similaires

2.2. Orienter l'équipe de planification : à quoi peut-elle se référer ?

Intervenir sur une artère est un **processus complexe** en raison des multiples facteurs qui influencent la prise de décision concernant les travaux qui seront menés ([voir tableau 1](#)). Cette complexité nécessite de faire des compromis, parfois au détriment de la sécurité des usagers vulnérables.

Parmi les cinq facteurs considérés lors d'une intervention sur une artère (voir tableau 1) cités précédemment, la vision de la municipalité en mobilité s'est révélée

comme étant un facteur important pouvant jouer un rôle dans la priorisation des lieux et les types d'interventions. L'engagement de la municipalité a été déterminé comme apportant une grande valeur à l'équipe, surtout lorsqu'il s'agissait de promouvoir la sécurité routière. Cependant, l'effet contraire pouvait être ressenti lorsqu'une trop grande importance était accordée à la fluidité des véhicules.

Établir des documents stratégiques

Adopter des documents stratégiques tels qu'une politique de mobilité durable ou une stratégie en sécurité routière peut servir de cadre de référence pour les personnes élues, l'équipe municipale, ainsi que les citoyennes et les citoyens. C'est un moyen concret d'intégrer la sécurité routière dans le processus menant à une intervention sur une artère. Voici les multiples avantages d'une planification stratégique :

- C'est un moment pour la municipalité de déterminer ses futures orientations et de **déterminer les actions permettant d'améliorer la sécurité routière**. Toutes les villes participantes du projet ont mentionné que la démarche qui a mené vers l'intervention a commencé par des programmes municipaux. Ensuite, des données probantes (ex. statistiques de collision) ou des requêtes citoyennes les ont davantage orientées pour faire leur choix de lieu ou de type d'intervention.
- L'étape de conception d'un tel document est une **occasion pour la municipalité de consulter les différentes parties prenantes afin de comprendre leurs besoins** ([voir section 4](#)). Cet exercice permet plus de transparence et de gérer les attentes des citoyennes et des citoyens en amont des interventions qui seront réalisées. Cette démarche consultative peut servir de point de référence, évitant ainsi la redondance des mêmes questions posées aux mêmes individus à chaque intervention, en privilégiant plutôt la consultation des parties prenantes selon les besoins.
- C'est également l'**occasion de recueillir des données probantes**, un préalable important pour justifier et opérationnaliser les changements souhaités ([voir section 1](#)). Ces données, qu'elles soient qualitatives ou quantitatives, peuvent ensuite être utilisées de manière systématique pour mettre en avant la sécurité routière et les besoins des usagers les plus vulnérables. Elles représentent également des arguments persuasifs pour susciter l'adhésion aux étapes ultérieures de la planification et de l'exécution des interventions.
- La création d'un document énumérant les lignes directrices **favorise la cohésion au sein de la municipalité et contribue à standardiser les interventions**. Cet engagement commun peut aussi orienter les efforts pour trouver du financement permettant d'accélérer la mise en œuvre d'interventions aux axes structurants. De plus, le soutien des élus est déterminé comme un critère accélérant la réalisation d'une intervention.



2.3. Au-delà de la réactivité : stratégies pour mettre en place des interventions préventives et efficaces

Le roulement (rapide) entre les différents projets d'aménagements génère une pression constante à laquelle doivent faire face les équipes d'ingénierie ou de planification municipales. Toutes les villes participantes peinent à rattraper **la forte demande d'interventions** sur les réseaux routiers actuels. Comme relevé dans la [section 2](#), les équipes doivent réagir face aux données statistiques, telles que le bilan routier, ainsi que l'état actuel de l'infrastructure routière et les requêtes citoyennes, tout en prenant compte des facteurs techniques, réglementaires et financiers lorsqu'elles choisissent les prochaines interventions. Les équipes municipales s'efforcent de déployer des solutions visant à améliorer leur processus de planification et à simplifier leurs prises de décision.

Toutes les personnes interrogées **partagent le désir d'intervenir pour prévenir les blessures routières**. Toutefois, des contraintes de temps et de ressources, le manque d'expertise à l'interne, ainsi que la priorité donnée à la circulation motorisée sont quelques facteurs qui peuvent expliquer pourquoi il est difficile d'être proactif.

Saisir les occasions et agir à l'échelle du système

Pour mieux répondre à la longue liste d'artères à réaménager, les personnes interrogées recommandent de se donner les moyens d'être proactif et de saisir les occasions d'aménagement selon les besoins de tous les usagers de la route. Créer un budget distinct pour des interventions proactives est un investissement qui permettra de faire des gains et de diminuer le nombre d'interventions « réactives » à long terme. Cela ne sous-entend pas de cesser les interventions réactives, par exemple de réagir à la suite d'une collision

ou d'une requête citoyenne, ni de simplement réaffecter les ressources destinées aux interventions « réactives ». Selon les entrevues, voici des éléments qui pourraient favoriser la proactivité :

- **Agir de manière proactive et systématique sur l'ensemble du territoire.** Après avoir déterminé les scénarios de collision les plus fréquents, en fonction des données disponibles, du type d'intersection ou des axes routiers les plus accidentogènes, intervenir sur des rues et des intersections similaires permet de prévenir d'éventuelles collisions. Favoriser une approche globale permet aussi de diminuer le temps que les ressources humaines consacrent au traitement des demandes citoyennes.
- **Maximiser de manière systématique les grands travaux pour bonifier la réfection, plutôt que de la refaire de façon identique.** Maximiser de manière systématique les grands travaux pour bonifier la réfection, plutôt que de la refaire de façon identique. L'avantage de déterminer des interventions préventives, c'est qu'elles permettent de dégager des ressources financières et humaines, notamment en rallongeant le délai avant une prochaine intervention. Les interventions dans la portion souterraine de l'artère, telles que la modification du réseau d'aqueduc, ainsi que les nouveaux développements, représentent d'excellentes occasions de reconfigurer l'aménagement en surface ou encore d'expérimenter de nouvelles configurations. Par exemple, la réfection du marquage routier pendant des travaux souterrains représente une fraction minime du budget total du projet, mais proportionnellement, elle peut avoir une incidence significative sur la sécurité des usagers de la route.

Approche du système sûr



Cette approche reconnaît que l'erreur est humaine et que le système de transport, ainsi que la conception des rues et des routes, doivent être conçus de manière plus sécuritaire, en limitant et en « pardonnant » les erreurs causant des collisions graves et mortelles. Alors que l'approche traditionnelle intervient ponctuellement pour sécuriser uniquement les tronçons où l'on note un fort taux de collisions (approche par point noir), l'approche système sûre propose d'agir sur l'ensemble du réseau routier pour rehausser globalement le niveau de sécurité. Grâce à une approche systémique, elle recommande de renforcer le travail d'analyse des collisions graves et mortelles et la diffusion de ces données entre les différentes instances (services de police, réseaux de santé...). Avec plus de statistiques et une meilleure documentation des événements survenus, l'approche système sûre apporte une meilleure compréhension des enjeux de sécurité routière et des facteurs augmentant la gravité de ces collisions, facilitant des interventions efficaces sur l'ensemble du réseau.

Cette approche est intégrée dans une politique de sécurité routière appelée « l'approche vision zéro ». Pour obtenir des informations supplémentaires, veuillez consulter la fiche « [Découvrir l'approche vision zéro décès et blessés graves](#) » accessible sur pietons.quebec/boite-outils.

2.4 Valoriser l'implication efficiente des différentes parties prenantes

Une collaboration entre l'équipe de conception et diverses parties prenantes est nécessaire pour réaliser une intervention sur une artère. Les entretiens révèlent que les équipes municipales s'efforcent de concilier les normes législatives, les orientations de la municipalité, les besoins concurrentiels des usagers de la route et les demandes citoyennes. Les entrevues soulignent qu'un partage de connaissances ou des échanges riches entre les parties prenantes contribuent au succès des interventions.

« De plus en plus, les citoyens ont des demandes élevées, et si la ville leur répond avec un langage des années 90, ça ne démontre pas qu'il y a une équipe derrière qui comprend réellement les enjeux »

– réponse d'une personne interrogée sur les obstacles du déploiement du projet d'intervention.



Connaître son rôle et intervenir au bon moment

La partie suivante recense les parties prenantes les plus souvent évoquées lors des entretiens et propose des rôles qui pourraient optimiser leur implication dans un projet d'intervention sur une artère.



Équipe de planification des interventions

- Gérer et faire le suivi du projet d'intervention, de l'étape de planification jusqu'à la fin des travaux.
- Explorer des méthodes pour améliorer l'efficacité en matière de durée, de coût et de qualité des projets.
Ex. arrimer les travaux des différents mandataires.
- Recueillir les informations nécessaires pour prendre des décisions éclairées sur le type et le lieu d'intervention.
Ex. les meilleures pratiques d'aménagement, des données probantes, les besoins des usagers vulnérables.
- Appliquer l'expertise et la connaissance de l'équipe pour concevoir des artères qui favorisent le déplacement de tous les usagers plutôt que la fluidité des véhicules.
- Faire un transfert de connaissances avec les comités de travail, les personnes élues et les autres services municipaux afin de favoriser l'adhésion et uniformiser les communications.
- Spécifier les attentes envers les mandataires.
Ex. établir des devis spécifiques pour limiter la durée et l'emprise des chantiers de construction sur les artères.



Personnes élues à l'échelle municipale

- Appuyer l'équipe interne en créant des orientations claires. Encourager la standardisation du processus de sélection des interventions qui priorise la sécurité routière des usagers vulnérables.
- S'informer, puis valoriser les données probantes et les connaissances internes. S'informer aussi sur le raisonnement qui a mené au choix de lieu et de type d'intervention.
- Agir comme médiateur entre les citoyens et les citoyennes, et l'équipe municipale, ainsi que gérer leurs attentes. Utiliser les informations fournies par l'équipe de conception pour créer des arguments convaincants afin de justifier les interventions.
- Créer des occasions d'échange entre les différentes équipes municipales.
- Éviter de politiser les projets.



Comités ad hoc formés d'experts ou de représentants d'un groupe d'intérêts

- Se pencher sur une question ou une décision stratégique tout en représentant les intérêts et/ou les besoins de différents groupes d'intérêts.
Ex. comité pour explorer l'approche vision zéro, comité consultatif pour élaborer un plan directeur de la municipalité.

- Favoriser la collaboration des différents profils de parties prenantes et encourager le partage des visions.
Ex. ce comité peut être composé d'experts dans le domaine, de personnes citoyennes engagées, de représentants de groupes ayant des intérêts particuliers (ex. commerçants, personnes âgées, etc.), de personnes élues, etc.



Services municipaux et paramunicipaux qui utilisent une flotte de véhicules plus grande ou spécialisée

- Communiquer les besoins et les contraintes des véhicules de leurs flottes lors de l'élaboration de stratégies de planification ou lors de la conception de l'intervention.
Ex. véhicules d'entretien hivernal, autobus de ville ou d'urgence.
- Former les membres du personnel du service sur les nouveaux types d'aménagements et les encourager à partager leurs commentaires et/ou à proposer des idées d'amélioration.



Service de communication

- Favoriser la communication entre les citoyens et citoyennes et la ville.
Ex. communiquer aux citoyens et citoyennes le suivi de tous les travaux en cours et à venir grâce à une cartographie des « informations sur les travaux » accessible en ligne.
- Créer des campagnes pour sensibiliser les citoyens et citoyennes aux nouvelles interventions sur les artères. S'informer auprès des équipes de conception sur les attitudes, les messages et le vocabulaire à privilégier pour ces diffusions.



Services de police

- Observer les besoins et les comportements des usagers sur le terrain et les communiquer aux équipes de planification.



Entrepreneurs

- Respecter le mandat et livrer un travail de qualité dans des délais raisonnables, et limiter l'emprise sur la chaussée.
Ex. éviter de prolonger les travaux sur plusieurs semaines, ce qui nuit aux usagers de la route, même si ce n'est pas précisé dans les devis ou les permis de construction.
- Contribuer à l'adhésion citoyenne des interventions en minimisant leur frustration pendant les travaux. Privilégier la mobilité et la sécurité de toutes les personnes utilisant la route, en accordant une attention particulière aux usagers les plus vulnérables. Réduire les perturbations pour les usagers en minimisant les déviations et les congestions, et assurer une signalisation routière claire.
Ex. pendant la rentrée scolaire en septembre, éviter de fermer des voies de circulation.



Citoyens et citoyennes

- Saisir les occasions pour communiquer les besoins et les commentaires (positifs ou négatifs) en utilisant les canaux de communication disponibles.
Ex. requêtes citoyennes, participer aux conseils municipaux, faire partie d'un comité ad hoc, communiquer avec les personnes élues.
- Lire les communications envoyées par la ville et y répondre.
Ex. sondages téléphoniques, dépliants, lettres envoyées par la poste, sessions informatives, consulter la page Web de la ville, appeler la ville sur sa ligne téléphonique non urgente.
- Se permettre un moment d'ajustement à la fin des travaux.

Les artères sont des lieux dynamiques qui changent constamment. Les services de proximité peuvent changer, ainsi que le flux d'usagers qui y circulent. Toutefois, ce qui demeure inchangé, c'est la dangerosité de la traversée des artères pour les personnes piétonnes. Il est temps d'agir.

Les interventions réalisées dans le cadre du projet de recherche ont fait face à de nombreux imprévus. Le bris de matériel nouvellement installé, un glissement de terrain, le retard de livraison de matériel, le manque de disponibilité de la main-d'œuvre, la gestion compliquée des parties prenantes sont quelques-uns des obstacles rencontrés. Les solutions proposées ci-haut peuvent aider à gérer les situations inattendues. Les méthodes de travail comme la concertation et la planification stratégique, ainsi que les attitudes d'ouverture et de flexibilité sont des facteurs qui rendent les équipes plus résilientes et améliorent la qualité des interventions.

Pour faciliter le succès d'interventions visant à améliorer la sécurité des artères, il est crucial de saisir les besoins des personnes piétonnes afin de les prendre en compte dès l'étape de la conception de l'intervention, puis de déterminer les activités où chacune des parties prenantes peut apporter son soutien.

Aide-mémoire

ÉTAPES DE GESTION D'UN PROJET D'INTERVENTION	BONNES PRATIQUES
PRÉ-PROJET	<ul style="list-style-type: none"> • Documentation stratégique favorisant l'orientation des projets d'intervention. • Saisir les occasions d'intervention, optimiser la gestion de projet. • Valoriser la recherche et le partage de connaissances. • Adopter une approche ouverte et flexible. • Former des comités de travail pour se pencher sur une question spécifique ou lors d'une planification stratégique.
PLANIFICATION	<ul style="list-style-type: none"> • Considérer des projets pilotes. • Identifier les risques. • Déterminer les parties prenantes. • Élaborer un plan de communication. • Récolter des données probantes.
CONCEPTION	<ul style="list-style-type: none"> • Se fier à l'expertise interne et s'inspirer des meilleures pratiques. • S'inspirer d'exemples québécois et internationaux, et de la documentation des organismes œuvrant dans la mobilité durable. • Déterminer les besoins spécifiques des différents usagers de la route. • Aller au-delà de la simple conformité légale. • Se poser les bonnes questions. • Élaborer des contrats précis avec les mandataires.
EXÉCUTION	<ul style="list-style-type: none"> • Arrimer les différentes étapes d'un projet. • Prévoir des délais (matériel).
POST-INTERVENTION	<ul style="list-style-type: none"> • Être prêt à réintervenir. • Collecter les données post-intervention. • Communiquer sur l'intervention effectuée.



INTERVENIR POUR SÉCURISER LES ARTÈRES : CONSTATS ET PISTES DE SOLUTIONS

CRÉDITS

Recherche et rédaction

Séverine Renard

Coordination

Marie-Soleil Cloutier et Katia Lesiack

Révision et relecture

Sandrine Cabana-Degani, Wiem Bargaoui, Révision AM

Graphisme

CORSAIRE Design | Communication | Web

©Piétons Québec, mars 2024

 pietons.quebec

Le projet de recherche *À pied en sécurité : aménager la traversée des artères* — est une collaboration de Piétons Québec et de l'Institut national de la recherche scientifique (INRS) avec l'appui de MITACS.

