

LA MARCHE: MODE DE DÉPLACEMENT ESSENTIEL ET STRATÉGIQUE

Avis présenté à l'ARTM

dans le cadre des consultations sur le projet de
Plan stratégique de développement du transport collectif



14 Décembre 2020

MISSION

Piétons Québec est une organisation d'intérêt public qui vise à augmenter la pratique de la marche au Québec en raison des avantages immenses, autant individuels que collectifs, de se déplacer à pied. Pour remplir sa mission, Piétons Québec concentre ses efforts à transformer les environnements urbains, réglementaires et culturels afin d'améliorer la sécurité et le confort de toutes les personnes se déplaçant à pied.

Point de convergence et de référence des citoyens et organisations impliqués et intéressés dans la défense des droits des piétons, Piétons Québec s'attache à faire évoluer les lois, normes et pratiques en faveur des piétons et à valoriser la marche comme mode de déplacement.

CRÉDITS

Coordination

Sandrine Cabana-Degani

Recherche et rédaction

Sandrine Cabana-Degani

Chloé Fortin Côté

Révision

Élaine Fournelle

Catherine Lalonde

TABLE DES MATIÈRES

AVANT-PROPOS	3
RÉSUMÉ DES RECOMMANDATIONS	4
CONTEXTE	5
UNE VISION COHÉRENTE DE LA MOBILITÉ DURABLE	6
1.1. Questionner la place de l'auto solo	6
1.2. Promouvoir les transports actifs	7
1.3. Adopter la Vision zéro comme cadre décisionnel	7
RECOMMANDATIONS	9
DES DÉPLACEMENTS À PIED CONVIVIAUX ET SÉCURITAIRES POUR TOUS	10
2.1. Permettre un cheminement sécuritaire et convivial vers les transports collectifs	11
2.2. Garantir les déplacements sécuritaires des piétons aux abords et sur les infrastructures de transport collectif	11
2.3. Assurer la sécurité des piétons aux abords du réseau de l'ARTM	12
RECOMMANDATIONS	13
SUIVI ET ÉVALUATION DU PSD	14
3.1. Préciser l'enquête Origine-Destination	14
3.2. Participer à la table de concertation métropolitaine sur les modes actifs	14
3.3. Ajouter un indicateur de suivi des collisions graves et mortelles piétonnes	14
RECOMMANDATIONS	15
CONCLUSION	16
BIBLIOGRAPHIE	17

AVANT-PROPOS

Piétons Québec est heureux de contribuer aux consultations en vue de l'adoption du Plan stratégique de développement du transport collectif pour la région métropolitaine de Montréal (PSD). Nous tenons à saluer l'Agence régionale de transport métropolitain (ARTM) pour avoir mis en œuvre cette démarche de consultation donnant l'opportunité aux citoyens, groupes et associations de faire valoir leurs besoins, désirs et préoccupations en matière de transport collectif et de mobilité durable. Ce mémoire comprend 12 recommandations spécifiques au transport actif et aux déplacements à pied que Piétons Québec propose dans le but de bonifier le PSD et ainsi d'améliorer la sécurité de tous les usagers de la route et de favoriser la mobilité durable.

RÉSUMÉ DES RECOMMANDATIONS

- 1.1.** Positionner clairement l'ARTM en faveur de la diminution de l'auto solo. (Orientation 2, Stratégie 5)
- 1.2.** Développer, à l'ARTM et dans les OPTC, des communications invitant à la prudence envers les usagers vulnérables et rendant les transports actifs attrayants. (Orientation 2, Stratégies 4 et 5)
- 1.3.** Adopter la Vision zéro comme orientation générale et systémique au sein du PSD et de l'organisation de l'ARTM. (Orientation 1, Stratégie 2, action 2.1)

-
- 2.1.** Planifier les infrastructures de transport collectif sous la responsabilité de l'ARTM, en priorisant le maintien et la sécurisation des flux piétons selon les principes de design universel. (Orientation 2, Stratégie 2, action 2.2 et Stratégie 3, action 3.2)
 - 2.2.** S'engager à aménager des cheminements directs et sécuritaires, accessibles universellement, pour les piétons dans les stationnements incitatifs. (Orientation 2, Stratégie 2, action 2.2)
 - 2.3.** Exiger le maintien de corridors de cheminement piétons sécuritaires et efficaces pendant les chantiers de construction des projets de l'ARTM. (Orientation 2, Stratégie 5, action 5.2)
 - 2.4.** Inciter et accompagner les municipalités sur son territoire afin qu'elles sécurisent les déplacements des piétons, tout particulièrement aux intersections des artères, en ayant une sensibilité pour les déplacements des piétons les plus vulnérables. (Orientation 2, Stratégie 2,3 et 5)
 - 2.5.** Planifier l'aménagement d'infrastructures conviviales et sécuritaires pour les piétons autour des axes et des infrastructures de transport collectif. (Orientation 2, Stratégie 2, 3 et 5)
 - 2.6.** Développer le réseau artériel métropolitain en prenant en compte la sécurité des usagers les plus vulnérables que sont les piétons (Orientation 2, Stratégie 5, action 5.2).

-
- 3.1.** Développer des outils, au sein de l'Enquête Origine-Destination qui permettent de bien identifier l'ensemble des déplacements à pied. (Dispositifs de suivi et d'évaluation)
 - 3.2.** Inviter Piétons Québec à participer et collaborer à la table de concertation métropolitaine sur les modes actifs. (Orientation 2, Stratégie 5, action 5.1)
 - 3.3.** Dans l'esprit de l'approche Vision zéro, ajouter un indicateur de suivi des collisions graves et mortelles et effectuer un suivi des mesures de sécurité routière pour les piétons. (Dispositifs de suivi et d'évaluation)

CONTEXTE

Piétons Québec partage les mêmes constats que l'ARTM sur les problèmes environnementaux qui doivent être pris de front et engendrer des actions concrètes et immédiates pour leurs faire face. Nous considérons également, tout comme l'ARTM, que le transport collectif joue une part importante dans la lutte aux changements climatiques. Nous sommes ravis de voir que l'élaboration du PSD de l'ARTM comporte des objectifs de lutte aux changements climatiques qui sont dignes du 21^e siècle et qui reconnaissent que les habitudes de transport doivent changer afin de les atteindre.

Nous considérons également que la transformation des habitudes de transport vers des modes de transports alternatifs à l'auto solo, comme les déplacements en transport en commun, à vélo et à pied, est la clé pour atteindre les objectifs établis par le PSD. Ces modes de déplacements étant complémentaires et bien souvent interdépendants, nous sommes convaincus que des déplacements à pied plus nombreux permettront de participer activement à la lutte aux changements climatiques. C'est sans compter les autres avantages collectifs (économique, sociaux, etc.) qui découlent de sa pratique, ainsi que ses multiples bienfaits pour la santé physique et mentale des individus. Bref, l'augmentation de sa part modale est plus que souhaitée. Après tout, le transport actif n'est pas que le vélo: la marche est un mode de transport à part entière et demeure toujours le premier maillon de la chaîne des déplacements en transports collectifs, tout usager étant piéton lors de son déplacement.

Nous nous réjouissons donc de l'objectif fixé et nous sommes heureux de cette planification qui permettra assurément d'augmenter la part des transports collectifs et actifs dans la région. Nous saluons tout particulièrement la vision appelant à un partage plus grand de la chaussée afin de « favoriser le déplacement optimal des personnes plutôt que des véhicules. » Il s'agit d'un changement de paradigme essentiel pour répondre aux défis auxquels la région fait face actuellement (congestion routière, étalement urbain, enjeux de sécurité routière, etc.)

Nous souhaitons également souligner l'objectif de mobilisation de tous les partenaires pour le développement d'infrastructures et d'incitatifs à l'utilisation des modes actifs visant une conversion de 15 % des déplacements auto de moins de 5 km vers les modes actifs. (p.74) Ce dernier nous apparaît comme un objectif incontournable et correspond au mouvement souhaitant voir le développement des villes 15 minutes, qui a pris de l'ampleur mondialement, notamment en raison de la pandémie. Cet objectif vise non seulement une augmentation de la part modale des transports actifs et collectifs, mais est aussi intimement lié à la baisse de la dépendance à l'auto solo.

1. UNE VISION COHÉRENTE DE LA MOBILITÉ DURABLE

Avec les objectifs à atteindre par le PSD de l'ARTM, notamment celui d'effectuer un transfert modal de l'automobile vers les modes de transports actifs, l'agence doit développer une vision cohérente de la mobilité durable. Cette vision doit être axée sur une philosophie et des actions concertées afin d'effectuer de réels changements aux habitudes de déplacements. Piétons Québec est d'avis que plusieurs éléments méritent d'être considérés afin de bonifier le PSD soumis à la consultation et qui nous semblent être des incontournables pour soutenir une vision cohérente de la mobilité durable.

1.1. Questionner la place de l'auto solo

L'ARTM a une responsabilité de planification des transports, il est donc en son pouvoir de revoir la place de l'auto solo dans la région métropolitaine. Piétons Québec considère donc que l'ARTM doit se positionner et devenir un leader dans les interventions publiques limitant l'attrait de l'auto solo. Avec tout l'espace qui est actuellement attribué à l'automobile, il doit y avoir une vision plus équitable de la façon d'allouer cet espace pour rendre les modes actifs et collectifs compétitifs afin d'inciter une conversion vers ces modes durables. Les prochaines années seront cruciales et des choix devront être faits: nous sommes d'avis que c'est à l'automobile qu'on doit soustraire de la place. Or, plusieurs projets de transports proposés par le gouvernement présentent une augmentation de la place allouée aux voitures. On peut penser aux projets de construction et d'agrandissements d'autoroutes comme celui de l'autoroute 19 ou de l'élargissement pour ajouter une voie réservée des autoroutes 10, 440 ou 25 qui ont finalement pour résultat de libérer une voie supplémentaire à l'auto solo. Afin de renverser cette tendance et d'atteindre les objectifs de son PSD, l'ARTM doit donc se positionner officiellement pour promouvoir les initiatives qui visent plutôt une réduction de l'accroissement de l'espace à l'automobile.

Également, l'ARTM présente un objectif de densification des milieux de vie à proximité des offres de transport collectif. Nous sommes d'avis que la densification à proximité des pôles d'échanges sous la forme de « Transit Oriented Development » (TOD) pourrait augmenter la part modale des déplacements en transport collectif. Toutefois, la densification à elle seule ne peut être effective, notamment, si le maintien des minimums de stationnement présents dans de nombreux règlements d'urbanisme demeure ou si les aménagements et la trame de rue favorisent l'usage de la voiture. Piétons Québec soutient que l'ARTM doit donc inciter la Communauté métropolitaine de Montréal (CMM) et les municipalités sur son territoire à mettre de l'avant des mesures concrètes qui réduisent l'attractivité de l'auto solo, telle que l'abandon des minimums de stationnements, ainsi que l'aménagement d'infrastructures piétonnes et cyclistes dans ces quartiers, afin de favoriser des modes de transports actifs, notamment pour se rendre jusqu'aux pôles d'échanges.

Piétons Québec estime que, sans ce positionnement, il y a fort à parier que les cibles ambitieuses d'augmentation des parts modales des déplacements en modes actifs et collectifs présentées dans le PSD de l'ARTM ne pourront être atteintes.

1.2. Promouvoir les transports actifs

L'ARTM a le mandat de planification des transports pour la région métropolitaine. Afin d'atteindre les objectifs énoncés dans le PSD, Piétons Québec considère qu'elle doit se positionner en leader pour faire la promotion des modes de transports actifs, dont la marche. Tous les usagers des transports collectifs sont également des usagers du transport actif. En effet, tout usager du transport collectif est d'abord un piéton, que ce soit au point de départ ou au point d'arrivée.

Ainsi, le leadership de l'ARTM dans les messages de sensibilisation diffusés par les organismes publics de transport en commun (OPTC) sur son territoire est important. Les messages de sensibilisation, en particulier sur la sécurité routière, doivent prendre en compte la vulnérabilité des usagers dans leurs déplacements, se déroulant majoritairement à pied, à proximité des services de transports collectifs. Il y a malheureusement une culture de banalisation de la vitesse et des collisions routières au Québec. (INSPQ, p.105) Les OPTC sont des acteurs de choix qui peuvent agir pour inverser cette tendance. En favorisant les messages de sensibilisation positifs et non culpabilisants envers les usagers les plus vulnérables, comme les piétons, l'ARTM pourrait devenir une référence en matière de la promotion du transport actif. Afin d'atteindre son objectif de transfert modal vers les transports collectifs, l'ARTM doit participer à rendre la marche attrayante. En devenant des alliés des usagers vulnérables, l'ARTM, en collaboration avec les OPTC, réussiront à convaincre plus de personnes d'effectuer leurs déplacements en transports collectifs, nous en sommes persuadés.

La perception humaine vis-à-vis des déplacements en modes actifs est biaisée. Nous avons une forte tendance à surévaluer les distances à parcourir à pied, une composante qui est grandement en distorsion, lorsque jumelée avec l'attractivité et la convivialité de l'automobile. En offrant l'information exacte aux gens sur leur distance en échelle de modes actifs (ex: temps de marche ou temps de vélo vers un arrêt d'autobus), les idées préconçues de certaines personnes, par rapport à leur distance réelle des services, pourraient être brisées, favorisant ainsi l'adoption du transport actif. Cette initiative, à l'image des corridors scolaires implantés dans plusieurs municipalités au Québec, permettrait d'identifier clairement les parcours conviviaux pour les déplacements à pied vers les infrastructures de transport collectif.

1.3. Adopter la Vision zéro comme cadre décisionnel

Piétons Québec est d'avis que l'axe de sécurité routière est manquant dans le PSD. En effet, la transformation des habitudes de transport est également un enjeu de sécurité routière, l'augmentation du nombre et de la taille des véhicules étant en grande partie responsables de l'augmentation des décès de piétons à la suite d'une collision. Une part modale réduite pour les déplacements en auto solo aura un impact direct sur la sécurité des déplacements à pied. Jumelées à l'adoption de l'approche Vision zéro comme stratégie de sécurité routière par la CMM et les

municipalités sur le territoire de l'ARTM, ces mesures contribueront alors à l'augmentation de la part modale des déplacements à pied puisque ce mode de déplacement sera plus convivial et sécuritaire pour tous.

L'approche Vision zéro est une approche globale et systémique, qui a fait ses preuves ailleurs dans le monde et qui a été adoptée par la Ville de Montréal, ainsi que par le gouvernement du Québec, comme approche de référence en matière de sécurité routière.

Qu'est-ce que l'approche Vision zéro?

Le système routier tel qu'il est développé au Québec tend à prioriser la fluidité et le confort des automobilistes. Cela se fait malheureusement au détriment de la sécurité des usagers de la route. Nous en sommes ainsi venus à tolérer un niveau de risque sur nos routes qui serait souvent jugé excessif dans d'autres sphères de notre vie.

La Vision zéro vient donc proposer un changement de paradigme fondé sur l'idée suivante: «s'il est impossible d'empêcher toutes les collisions, il doit être possible d'éviter qu'elles ne causent des blessures mortelles ou graves.» Une collision peut toujours survenir, mais un décès ou un blessé grave ne devrait jamais être considéré comme inévitable. La Vision zéro s'appuie notamment sur deux constats, qui ont le potentiel de changer radicalement notre façon d'aborder les enjeux de sécurité routière: l'humain est un être vulnérable et il est faillible.

Vulnérable, car le corps humain ne peut supporter la puissance d'un impact au-delà de certains seuils. Il faut donc que le système routier soit conçu de sorte à ne pas exposer les usagers de la route à des impacts d'une certaine force. Faillible, car l'être humain peut commettre des erreurs de jugement, ignorer certaines règles ou être atteint de certains handicaps qui l'empêchent de voir venir le danger ou de réagir adéquatement. Il est donc déraisonnable d'exiger une conduite irréprochable de la part de tous les usagers, à tout instant.

Au Québec, la réflexion sur l'adoption de ce principe a connu des avancées décisives. Le ministère des Transports, de la mobilité durable et de l'électrification des transports en a d'ailleurs fait l'adoption dans son cadre d'intervention en sécurité routière de la Politique de mobilité durable.

Instaurer la Vision zéro accident comme stratégie de référence en sécurité routière au Québec. Le MTMDET définira, dans le cadre de la présente politique, sa propre stratégie d'intervention en sécurité routière fondée sur la Vision zéro accident pour répondre à l'enjeu que représentent les décès et blessés graves sur les routes du Québec. Cette nouvelle vision permettrait d'intégrer plus facilement la sécurité routière dans les différentes planifications publiques, renforçant la place que cette préoccupation devrait avoir dans des domaines tels que l'environnement, l'aménagement du territoire, la santé et, a fortiori, les transports. (p.14)

La Ville de Montréal a adopté une stratégie de Vision zéro en septembre 2016 et a débuté la réalisation de son plan d'action 2019-2021.

Piétons Québec estime qu'il serait donc logique pour l'ARTM d'adopter l'approche Vision zéro et de devenir chef de file comme organisation en faisant la promotion dans la région métropolitaine. Ce faisant, l'ARTM s'arrimerait ainsi à la tendance québécoise et serait également en concordance avec les politiques appliquées par les différents paliers gouvernementaux concernés par son mandat.

L'adoption de cette approche encadrerait aussi l'arbitrage entre fluidité et sécurité des personnes, deux paramètres présentés sur le même pied d'égalité dans la Stratégie 5.2 du PSD et qui peuvent parfois être difficilement réconciliables. En devenant un cadre décisionnel pour l'ARTM et son PSD, notamment pour le réseau artériel métropolitain (RAM) dont il a la responsabilité, la Vision zéro permettra alors de sécuriser l'ensemble du trajet pour les usagers du transport collectif tant actuels que futurs et ainsi en favoriser l'utilisation.

RECOMMANDATIONS

- 1.1.** Positionner clairement l'ARTM en faveur de la diminution de l'auto solo. (Orientation 2, Stratégie 5)
- 1.2.** Développer, à l'ARTM et dans les OPTC, des communications invitant à la prudence envers les usagers vulnérables et rendant les transports actifs attrayants. (Orientation 2, Stratégies 4 et 5)
- 1.3.** Adopter la Vision zéro comme orientation générale et systémique au sein du PSD et de l'organisation de l'ARTM. (Orientation 1, Stratégie 2, action 2.1)

2. DES DÉPLACEMENTS À PIED CONVIVIAUX ET SÉCURITAIRES POUR TOUS

Un endroit où il fait bon marcher est un endroit où il fera bon se déplacer en transport en commun. Tous les usagers du transport collectif sont piétons au moins à un moment pendant le trajet. Les attentes des piétons vis-à-vis leurs déplacements ont été recueillies pendant la consultation de la Ville de Montréal sur les piétons:

Durant l'intégralité de son cheminement, le piéton aspire autant à sa sécurité, c'est-à-dire son intégrité physique, qu'à son confort, notamment en ce qui concerne la prise en compte de ses limitations et sa vulnérabilité, et qu'à la connectivité et la continuité de son itinéraire. (Ville de Montréal, p.5)

Pour que les transports collectifs soient attrayants, les déplacements à pied doivent l'être aussi. De plus, en comportant une cible spécifique d'augmentation du transport actif, nous estimons que l'ARTM doit aussi s'assurer que ses projets de transports collectifs ne nuisent pas à la sécurité et au confort des déplacements à pied. Piétons Québec est d'avis que l'ARTM doit donc se positionner clairement en faveur d'aménagements qui assurent des déplacements à pied sécuritaires et conviviaux pour tous.



Pyramide de la mobilité

2.1. Permettre un cheminement sécuritaire et convivial vers les transports collectifs

Piétons Québec considère que l'ARTM devrait se prononcer en faveur d'aménagements qui sont structurants et assurent une réelle protection des usagers les plus vulnérables. Il existe des infrastructures de transport collectif qui se situent dans des secteurs à risque, où malheureusement, plusieurs usagers du transport collectif ont subi une collision routière et à quelques occasions, en sont décédés. L'ARTM doit non seulement veiller à demander la sécurisation des sites accidentogènes sur lesquels elle tient des infrastructures, mais également demander une approche systémique dans l'aménagement afin de s'assurer que l'ensemble du parcours, du point A, au point B, demeure sécuritaire aux déplacements à pied ou à vélo. Il ne s'agit donc pas uniquement de sécuriser aux abords immédiats de l'infrastructure, mais également sur l'ensemble du trajet pour s'y rendre. La traversée d'artères, d'autoroutes, de voies ferrées, etc. sont également des enjeux qui ont un impact direct sur la convivialité et la sécurité des déplacements à pied pour se rendre aux infrastructures de transport collectif. L'ARTM doit donc accompagner et inciter la CMM et les municipalités sur son territoire à apporter une attention toute particulière aux flux de déplacements des usagers des modes actifs se rendant au transport collectif.

2.2. Garantir les déplacements sécuritaires des piétons aux abords et sur les infrastructures de transport collectif

Si l'accès à pied vers les infrastructures de transport collectif est important pour les usagers du transport collectif, il en va de même pour la traversée de ces infrastructures. Comme établi précédemment les piétons se déplacent en cherchant la connectivité et la continuité de leur itinéraire. C'est-à-dire qu'une personne qui se déplace à pied va chercher le trajet le plus court entre deux points pour atteindre son but. On peut penser aux lignes de désirs « ces cheminements inventés par les usagers qui préfèrent " couper ", parce que c'est plus court et plus pratique » (Olivier Razemon, 2017) qui en sont une démonstration éloquente. Or, il est important de conserver cette idée en tête lors de l'aménagement des infrastructures de transport collectif.

Des stationnements incitatifs, des pôles d'échanges, des terminus sont autant d'infrastructures vers lesquelles les déplacements à pied sont importants. Ce sont également des infrastructures qui peuvent devenir contraignantes pour les déplacements à pied, ce, pour les personnes qui utilisent ou non le transport collectif. Les stationnements sont tout particulièrement d'importants lieux de collisions entre les piétons et les automobilistes et sont de véritables obstacles aux déplacements à pied. Des municipalités, comme Victoriaville, ont d'ailleurs déjà amorcé une réflexion sur le sujet et ont même aménagé des cheminements sécuritaires permettant de conserver des déplacements conviviaux et sécuritaires.



Stationnement Pierre-Laporte à Victoriaville

Alors que plusieurs infrastructures de transport collectif dans la région sont appelées à faire côtoyer des piétons avec des véhicules lourds comme les autobus, il est important que l'ARTM prenne en compte les flux de déplacements piétons dès les phases de planification. Il sera ensuite important que l'ARTM assure leur maintien pendant et après la construction de nouvelles infrastructures de transport collectif, et ce, en toutes saisons.

2.3. Assurer la sécurité des piétons aux abords du réseau de l'ARTM

Nous sommes en accord avec l'orientation de l'ARTM d'assurer une fluidité des déplacements des personnes surtout en transport collectif. Nous comprenons également qu'une bonne partie des autobus empruntent des infrastructures routières qui doivent être fluides afin de rendre les transports collectifs attrayants. Toutefois, pour des usagers plus vulnérables comme les personnes âgées, les enfants et les personnes en situation de handicap, les artères représentent des défis et des obstacles auxquels il est important de se pencher.

Nous sommes d'avis, comme l'ARTM, qu'il est à propos de changer de vision de la fluidité des véhicules vers la fluidité des personnes. Toutefois, il faut s'assurer que les déplacements de toutes les personnes soient sécuritaires et efficaces, y compris pour les personnes se déplaçant à pied sur l'ensemble de leur trajet. Dans un esprit de rendre nos milieux de vie plus vivants et à échelle humaine, il nous semble être bienvenu de voir augmenter les déplacements dont la totalité du trajet s'effectue en modes actifs. Et si, dans les années précédentes, les déplacements à vélo ont fait l'objet d'une attention toute particulière de l'ARTM, il nous semble être le temps d'en faire de même pour les piétons.

En effet, Piétons Québec souhaite rappeler que le transport actif n'est pas limité au vélo, il est donc important d'aménager des infrastructures de transport dédiées à la convivialité et à la sécurité des piétons. Il faut penser à aménager des trottoirs larges conçus pour un entretien en toutes saisons, des îlots pour faciliter la traversée en 2 temps des grandes intersections, installer des intersections surélevées et des passages piétons, des feux piétons avec un temps de traversée permettant à tous d'effectuer une traversée à leur rythme et en sécurité. Il faut également prévoir l'embellissement et la convivialité des déplacements avec un éclairage adéquat, des bancs et du verdissement. En bref, il s'agit de séparer les piétons de la circulation automobile et d'assurer leur sécurité lors de la traversée des intersections, particulièrement celles des artères, où la vitesse des véhicules constitue

un risque important de décès en cas de collision avec un piéton. L'ARTM ayant la responsabilité de l'établissement du RAM, Piétons Québec est d'avis que ces pratiques doivent faire partie intégrante de son PSD.

RECOMMANDATIONS

- 2.1.** Planifier les infrastructures de transport collectif sous la responsabilité de l'ARTM, en priorisant le maintien et la sécurisation des flux piétons selon les principes de design universel. (Orientation 2, Stratégie 2, action 2.2 et Stratégie 3, action 3.2)
- 2.2.** S'engager à aménager des cheminements directs et sécuritaires, accessibles universellement, pour les piétons dans les stationnements incitatifs. (Orientation 2, Stratégie 2, action 2.2)
- 2.3.** Exiger le maintien de corridors de cheminement piétons sécuritaires et efficaces pendant les chantiers de construction des projets de l'ARTM. (Orientation 2, Stratégie 5, action 5.2)
- 2.4.** Inciter et accompagner les municipalités sur son territoire afin qu'elles sécurisent les déplacements des piétons, tout particulièrement aux intersections des artères, en ayant une sensibilité pour les déplacements des piétons les plus vulnérables. (Orientation 2, Stratégie 2,3 et 5)
- 2.5.** Planifier l'aménagement d'infrastructures conviviales et sécuritaires pour les piétons autour des axes et des infrastructures de transport collectif. (Orientation 2, Stratégie 2, 3 et 5)
- 2.6.** Développer le réseau artériel métropolitain en prenant en compte la sécurité des usagers les plus vulnérables que sont les piétons (Orientation 2, Stratégie 5, action 5.2)

3. SUIVI ET ÉVALUATION DU PSD

3.1. Préciser l'enquête Origine-Destination

L'enquête Origine-Destination est effectuée aux cinq ans depuis 1970 et constitue l'un des outils d'analyse et de planification des transports les plus importants pour la région métropolitaine, sinon au Québec. Permettant de dresser un portrait de l'évolution des déplacements, nous considérons que cet outil mérite d'être utilisé plus fréquemment et de présenter des données plus précises pour les déplacements à pied. Effectuer une enquête Origine-Destination plus fréquemment permettrait d'obtenir plus rapidement et sur des périodes plus rapprochées un portrait global de la situation de la mobilité afin de pouvoir réagir plus rapidement dans l'atteinte des objectifs fixés par le PSD présenté. Également, afin d'obtenir un portrait plus juste du transport actif, il est important que l'enquête Origine-Destination publie les données spécifiques aux déplacements en modes actifs autrement. Bien identifier les déplacements à pied nous semble être important afin de bien rendre compte de leur importance dans les habitudes de déplacement des gens. Plusieurs personnes effectuent de longs déplacements à pied pour prendre le transport collectif et avec le PSD proposé par l'ARTM, tout porte à croire que les déplacements bimodaux marche/transport collectif seront appelés à augmenter. Il nous apparaît que les déplacements à pied doivent faire l'objet d'une analyse et d'une présentation particulière par l'enquête Origine-Destination pour donner un portrait plus juste de la pratique de la marche dans la grande région métropolitaine.

3.2. Participer à la table de concertation métropolitaine sur les modes actifs

Piétons Québec appuie la création d'une Table de concertation métropolitaine sur les modes actifs. Nous souhaitons également signifier notre pleine collaboration et notre intérêt de participer à cette table. Les piétons sont souvent les grands oubliés de la mobilité durable, malgré que la marche en soit le premier chaînon. Alors que peu importe leur mode de transport, tous les usagers sont au moins une fois piétons lors de leurs déplacements, les intérêts et les besoins particuliers des piétons méritent d'être davantage mis de l'avant. En tant que seule organisation nationale de défense des droits des piétons au Québec, nous considérons qu'une voix exclusivement dédiée aux piétons à cette table permettrait de contribuer positivement à apporter le point de vue particulier des piétons.

3.3. Ajouter un indicateur de suivi des collisions graves et mortelles piétonnes

Le PSD de l'ARTM prévoit un ensemble d'indicateurs de suivi afin de suivre l'évolution de l'atteinte des objectifs. Nous considérons que des indicateurs de suivi portant sur le transport actif devraient faire partie du PSD. Notamment, dans l'esprit de Vision zéro, un suivi des collisions graves et mortelles piétonnes nous apparaît comme étant important afin d'évaluer le déplacement sécuritaire des usagers des transports collectifs, essentiellement des piétons. Ce suivi permettra donc à

l'organisation d'effectuer une meilleure lecture de la convivialité et de la sécurité sur le territoire qu'elle dessert et ainsi favoriser l'implantation de mesures améliorant la sécurité des piétons.

RECOMMANDATIONS

- 3.1.** Développer des outils, au sein de l'Enquête Origine-Destination qui permettent de bien identifier l'ensemble des déplacements à pied. (Dispositifs de suivi et d'évaluation)
- 3.2.** Inviter Piétons Québec à participer et collaborer à la table de concertation métropolitaine sur les modes actifs. (Orientation 2, Stratégie 5, action 5.1)
- 3.3.** Dans l'esprit de l'approche Vision zéro, ajouter un indicateur de suivi des collisions graves et mortelles et effectuer un suivi des mesures de sécurité routière pour les piétons. (Dispositifs de suivi et d'évaluation)

CONCLUSION

Piétons Québec souhaite réitérer son appui et son enthousiasme face au PSD de développement du transport collectif de l'Agence régionale de transport métropolitain. Ce PSD établit des objectifs ambitieux qui, par leur atteinte, viendront établir des milieux de vie où il fait bon vivre et se déplacer au sein de la grande région métropolitaine. Des milieux où l'offre de déplacement en transports collectifs et actifs est variée et où les déplacements à pied sont sécuritaires et conviviaux pour l'ensemble de la population.

Nous considérons toutefois que le PSD mérite de clarifier son positionnement en faveur de la diminution de l'auto solo en devenant un réel leader en la matière. En prenant position clairement, l'ARTM pourra jouer un rôle important incitant au transfert modal effectif de la population vers des modes durables. L'ARTM, en collaboration avec les OPTC, doit également se positionner en alliée du transport actif en faisant la promotion, en son sein, des modes actifs grâce à des messages non culpabilisants et mettant de l'avant les usagers les plus vulnérables vis-à-vis des automobilistes. Également, adopter la Vision zéro comme cadre décisionnel du PSD et au sein de l'organisation de l'ARTM, permettra à l'agence de sécuriser l'ensemble du trajet pour les usagers du transport collectif tant actuels que futurs et ainsi en favoriser l'utilisation.

L'ARTM doit aussi mettre les piétons au cœur de son développement. Tout usager des transports collectifs est avant tout un piéton. Que ce soit dans leur planification, leur conception, leur aménagement et leur implantation, les infrastructures piétonnes doivent faire l'objet d'une préoccupation particulière pour les déplacements à pied, de manière à ne pas perturber les trajets déjà établis et effectués par les piétons, autant usagers que non-usagers des transports collectifs. En la matière, l'ARTM doit poursuivre dans sa vision de prioriser le déplacement des personnes et non des véhicules et doit tout de même s'assurer que la fluidité des véhicules et des individus ne se fasse pas au détriment de la sécurité des piétons, notamment en sécurisant les trajets aux alentours des infrastructures de transport, ainsi que sur le RAM et ses intersections.

Finalement, en revoyant l'enquête Origine-Destination, l'ARTM pourrait se douter des outils nécessaires afin d'évaluer plus fréquemment et avec plus de précision l'évolution des déplacements piétons. Une enquête effectuée plus fréquemment et avec une meilleure évaluation des déplacements à pied permettrait d'apprécier avec plus de justesse cette évolution. Également, en permettant à Piétons Québec d'avoir un siège à la table de concertation métropolitaine sur les modes actifs, l'ARTM s'assurerait que les besoins spécifiques des piétons soient entendus. Finalement, en effectuant un suivi des collisions graves et mortelles piétonnes sur son territoire, l'ARTM pourrait être davantage proactive et alliée de la sécurité des piétons, usagers à la base de l'utilisation des transports collectifs.

Avec ces recommandations, nous sommes d'avis que l'ARTM démontrera ainsi clairement son intention d'être à pied d'œuvre pour les besoins particuliers des piétons, qui sont au final ses usagers.

BIBLIOGRAPHIE

DIVISION DE LA SÉCURITÉ ET DE L'AMÉNAGEMENT DU RÉSEAU ARTÉRIEL DE MONTRÉAL (2012). *La traversée de la rue : comment accroître la sécurité et le confort des piétons*, 13p.
[http://ville.montreal.qc.ca/pls/portal/docs/PAGE/COMMISSIONS_PERM_V2_FR/MEDIA/DOCUMENTS/D_OCCONSULT_TRAVERSEES_20121002.PDF]

INSTITUT NATIONAL DE SANTÉ PUBLIQUE DU QUÉBEC (2005). *La vitesse au volant : son impact sur la santé et des mesures pour y remédier*, Gouvernement du Québec, 130p.
[<https://www.inspq.qc.ca/pdf/publications/437-AvisSurLaVitesseAuVolant.pdf>]

MINISTÈRE DES TRANSPORTS, DE LA MOBILITÉ DURABLE ET DE L'ÉLECTRIFICATION DES TRANSPORTS (2018). *Politique de mobilité durable-2030 : Cadre d'intervention en sécurité routière*, 20p.
[https://www.transports.gouv.qc.ca/fr/ministere/role_ministere/DocumentsPMD/PMD-07-cadre-intervention.pdf]

MINISTÈRE DES TRANSPORTS, DE LA MOBILITÉ DURABLE ET DE L'ÉLECTRIFICATION DES TRANSPORTS (2018). *Politique de mobilité durable-2030 : Cadre d'intervention en transport actif*, 22p.
[https://www.transports.gouv.qc.ca/fr/ministere/role_ministere/DocumentsPMD/PMD-09-cadre-intervention.pdf]

PIÉTONS QUÉBEC (2017). *La marche, premier chaînon de la mobilité durable : recommandations pour la politique de mobilité durable du Québec*, 34p.
[https://pietons.quebec/sites/default/files/upload/memoire_pietons_quebec_-_pmd_1.pdf]

RAZEMON, Olivier (2017). *La « ligne de désir », ou la ville inventée par le piéton*, Le Monde.
[<https://www.lemonde.fr/blog/transports/2017/01/15/ligne-desir-pieton/>]

VILLE DE VICTORIAVILLE (2020). *Réaménagement du stationnement Pierre-Laporte*.
[<https://www.victoriaville.ca/nouvelle/202004/3627/reamenagement-du-stationnement-pierre-laporte.aspx>]

Présenté par:

PIÉTONS QUÉBEC

www.pietons.quebec

info@pietons.quebec

[Twitter](#)

[Facebook](#)

PIÉTONS QUÉBEC

50, rue Ste-Catherine Ouest, bur. 430
Montréal (Québec) H2X 3V4
514 394 0002