

Les Canadiennes et Canadiens: *tous piétons!*

Avis concernant la

Stratégie nationale de transport actif du Canada

par



29 mars 2021

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.

TABLE DES MATIÈRES

| | |
|--|----------|
| Introduction | 2 |
| La marche : premier maillon de la chaîne de mobilité | 2 |
| Le fonds d'investissement pour le transport actif | 3 |
| Disponibilité du fonds pour les collectivités du Québec | 3 |
| Un financement pour les infrastructures | 3 |
| Aménagement du territoire et connectivité | 3 |
| Réduction des déplacements en voiture et de la vitesse de la circulation | 4 |
| Un fonds pour soutenir une culture des transports actifs | 4 |
| La Stratégie de transport actif du Canada | 4 |
| Sécurité des véhicules | 4 |
| Recueillir les données probantes | 5 |
| Exemplarité du gouvernement | 6 |
| Perméabilité des emprises ferroviaires | 6 |
| Assurer l'accès en transport actif vers le transport en collectif | 6 |
| Fiscalité encourageant le transport actif | 7 |
| Conclusion | 7 |

Introduction

Piétons Québec se réjouit de l'engagement du gouvernement de développer et d'adopter la toute première Stratégie nationale de transport actif. Nous nous réjouissons également de l'annonce, au mois de mars 2021, de la mise en place d'un fonds de 400 millions de dollars sur 5 ans, réservé spécifiquement pour le transport actif.

Dans le contexte actuel de crise sanitaire, la population canadienne a redécouvert la marche, que ce soit pour le loisir, l'activité physique ou pour se déplacer vers les services de proximité dans leurs quartiers. Or, malgré le fait que nous soyons tous piétons, nos milieux de vie ne sont pas aménagés pour favoriser les déplacements à pied sécuritaires, efficaces et conviviaux. Ainsi, la Stratégie et le fonds dédiés annoncés tombent à point.

Par cet avis, nous souhaitons saisir l'opportunité offerte par le secrétaire parlementaire Fillmore afin de nous exprimer sur les éléments que nous croyons prioritaires pour le déploiement du fonds, ainsi que pour citer nos observations et recommandations pour la Stratégie pour que celle-ci contribue à l'adoption de la mobilité active chez les Canadiennes et Canadiens.

La marche : premier maillon de la chaîne de mobilité

Étant donné le grand nombre de représentants de groupes cyclistes lors des consultations, nous tenons à réitérer l'importance de mettre la marche au premier plan, autant dans la Stratégie que pour l'allocation des fonds.

En effet, la marche est le premier maillon de la chaîne de la mobilité. Les Canadiennes et Canadiens sont tous piétons à un moment ou à un autre lors de leurs déplacements. Soutenir sa pratique contribue à favoriser l'intermodalité et à encourager la mobilité durable (tout usager du transport collectif doit inévitablement se rendre à l'arrêt d'autobus). Lorsque les milieux de vie la favorisent, la marche est le moyen de transport le plus accessible, le plus équitable et le plus inclusif. Ce moyen de transport comporte des avantages qui ne sont plus à démontrer pour la santé, l'environnement, l'économie et la communauté. Et les piétons sont les usagers de la route les plus vulnérables. Au Québec, ils représentent une part importante des victimes décédées des suites d'une collision (21%), largement supérieure à sa part-modale. Par conséquent, nous encourageons le gouvernement du Canada à prioriser clairement la marche suivie du vélo, des transports en commun et, enfin, des déplacements en véhicules motorisés. Pour ce faire, la Stratégie devrait adopter une approche holistique qui reconnaît les besoins uniques de ceux qui se déplacent à pied, incluant ceux ayant des limitations fonctionnelles.

Le fonds d'investissement pour le transport actif

Disponibilité du fonds pour les collectivités du Québec

Nous avons la préoccupation que les investissements annoncés trouvent le chemin politique et administratif permettant aux collectivités du Québec d'en bénéficier. Nous souhaitons que le gouvernement du Canada s'assure que le programme puisse exister dans toutes les provinces, de façon équitable. Ainsi, si le fonds est distribué directement aux municipalités et organismes locaux par le biais d'un programme fédéral, nous demandons au gouvernement du Canada d'obtenir l'exemption à la loi M-30 *Loi sur le ministère du Conseil exécutif* du Québec, avant l'ouverture dudit programme. Aller chercher une exemption individuelle est un fardeau qui pourrait décourager les municipalités du Québec, notamment les plus petites qui disposent de moins de ressources. Obtenir cette exemption est donc une condition nécessaire à l'équité globale pour le Canada.

Une autre option serait de distribuer les sommes du fonds, au Québec, via les programmes existants du ministère des Transports du Québec. En effet, nous croyons qu'il possède déjà plusieurs bons programmes (Programme d'aide financière au développement des transports actifs dans les périmètres urbains, par exemple) pour que l'argent se rende rapidement dans des projets. La contribution des gouvernements aux projets pourrait alors être bonifiée, tout en diminuant le fardeau administratif pour les municipalités qui n'auraient qu'à soumettre une seule demande. Cependant, si cette avenue est privilégiée, il est à noter que les critères pour les projets finançables devront être limités. Trop de critères restrictifs dans les types de projets pouvant être financés pourraient retarder l'arrivée des fonds sur le terrain.

Un financement pour les infrastructures

Aménagement du territoire et connectivité

Les déterminants favorisant la pratique de la marche sont intimement liés à l'aménagement du territoire: densité de population, connectivité, perméabilité de la trame urbaine et design à échelle humaine. Les investissements devront donc se concentrer à favoriser ces caractéristiques à la fois pour les nouveaux développements, mais aussi pour agir a posteriori sur les quartiers déjà existants. Les déplacements pendulaires vers le travail ne doivent plus être les principaux déplacements considérés dans la conception des routes. Cette réalité est d'autant plus pertinente avec le télétravail qui gagne en popularité, notamment en raison de la pandémie. La marche doit être considérée comme un mode de transport crédible et à part entière. Ainsi les milieux de vie doivent permettre des cheminements sécuritaires et continus vers l'école, la garderie, l'épicerie, le centre communautaire, etc. Ces éléments devraient être soutenus par les investissements du fonds réservé au transport actif.

Réduction des déplacements en voiture et de la vitesse de la circulation

Le débit et la vitesse des véhicules posent un grave danger pour la sécurité des piétons et des autres usagers vulnérables de la route et constituent des obstacles majeurs au transport actif. Les investissements devraient donc être orientés vers des projets visant à réduire la dépendance à l'automobile, à rééquilibrer l'espace public en faveur des piétons, à l'aménagement des rues complètes, rues partagées, rues piétonnes. Ces projets pourraient s'appuyer sur les projets de réaménagements temporaires réalisés par de nombreuses municipalités dans le contexte de la COVID-19 qui ont été expérimentés et deviendraient permanents.

Un fonds pour soutenir une culture des transports actifs

Au-delà des infrastructures, nous croyons qu'il est important de travailler à créer une culture des transports actifs. Une partie de l'argent du fonds devrait pouvoir servir à de l'éducation, de la collecte de données, de la recherche et de la promotion. Si les mouvements en faveur du transport actif ont longtemps insisté sur l'importance des environnements physiques pour inciter les citoyens à opter pour le vélo et la marche (« Build it and they will come »), il est maintenant reconnu que des actions qui se concentrent uniquement sur les infrastructures ne permettent pas de créer le changement de paradigme nécessaire à une vraie culture du transport actif.

La Stratégie de transport actif du Canada

La Stratégie de transport actif du Canada devrait s'assurer de fédérer l'ensemble des actions nécessaires pour développer une réelle culture du transport actif au pays. Ainsi, en plus d'établir la vision vers laquelle les collectivités du Canada devraient tendre afin de créer des milieux de vie favorables à la mobilité active, cette Stratégie doit également identifier les actions que le gouvernement du Canada peut poser afin de contribuer à soutenir la marche et le vélo sur l'ensemble du territoire. **Le gouvernement du Canada peut et doit directement travailler sur une multitude de sujets qui relèvent de ses propres compétences**

Sécurité des véhicules

Transports Canada est responsable de la classification, l'évaluation et la réglementation afin d'homologuer les véhicules circulant sur le territoire du Canada. Or, très peu de considération est portée à la sécurité des usagers vulnérables dans cet exercice, tant pour les véhicules de promenade que pour les véhicules lourds. Le Canada fait vraiment mauvaise figure sur cet aspect n'ayant aucune stratégie alors que cet aspect relève grandement de ses champs de compétence. L'introduction d'un engagement à cet égard dans la Stratégie permettrait de démontrer une volonté du Gouvernement d'améliorer la sécurité des usagers vulnérables.

Alors qu'on s'assure que les véhicules sont sécuritaires pour leurs occupants et en cas de collision avec un autre véhicule, peu de critères sont présents afin d'améliorer la conception de ces véhicules pour minimiser les conséquences graves en cas de collision avec un piéton ou un

cycliste, ou du moins, de communiquer ce niveau de risque à la population. Or, nous assistons à la croissance du parc de véhicules utilitaires sport, alors que plusieurs études américaines démontrent maintenant que ces véhicules sont associés à une plus grande létalité pour un piéton happé par ces véhicules plus hauts et plus massifs. La Stratégie devrait donc prévoir l'intégration, dans l'évaluation des véhicules de promenade, d'un indice de sécurité qui comprend le risque pour les piétons¹. L'objectif serait avant tout de communiquer cet indice afin que la population puisse avoir une information plus complète lors de ses choix comme consommateurs.

D'autre part, concernant les véhicules lourds, la Stratégie pourrait prévoir plusieurs actions afin d'améliorer la sécurité des piétons et des cyclistes. D'abord, Transports Canada pourrait être beaucoup plus exigeant vis-à-vis des constructeurs, en obligeant la présence de dispositifs de sécurité, tels que des caméras et des détecteurs sur les véhicules lourds afin de minimiser l'impact des angles morts, ainsi que des jupettes de sécurité qui minimisent les risques de décès, lorsque happés par un camion². De plus, la Stratégie devrait prévoir la classification des véhicules selon des critères de sécurité pour tous les usagers. L'existence d'une telle classification permettrait des mesures volontaires de la part des municipalités et entreprises qui souhaitent être exemplaires. En effet, la [géométrie des véhicules lourds](#) influence les risques de collisions et la gravité de celles-ci. Dans un deuxième temps, l'adoption d'une norme Direct Vision pourrait être un objectif à long terme de la Stratégie³.

Recueillir les données probantes

Statistique Canada recueille uniquement les données concernant le mode de transport principal utilisé lors des déplacements vers le travail. Ainsi, la pratique de la marche est sous-évaluée par cette enquête. Comme la marche n'est comptée que si elle représente le mode de transport utilisé pour la portion la plus longue de ce trajet, une personne qui marcherait 15 minutes pour se rendre à l'autobus et effectuer un trajet de 20 minutes ne serait pas comptabilisée comme un déplacement à pied. La collecte de données doit donc être élargie pour inclure: l'utilisation des modes actifs pour les déplacements autres que domicile-travail, le détail des modes lors d'un déplacement multimodal, les variations saisonnières (mode de déplacement principal l'été versus l'hiver). Ces données plus détaillées permettraient d'avoir un meilleur portrait de la pratique du transport actif et de baser nos décisions sur des données plus justes.

Il y aurait également lieu de récolter des données sur la présence d'infrastructures de transport actif au pays et sur leur évolution, puisque nous manquons cruellement d'informations à ce sujet. Des études permettant de démontrer les impacts économiques de l'ajout d'infrastructures de transport actif, notamment sur les rues commerçantes, aideraient également à développer un argumentaire basé sur des données probantes et permettraient de favoriser leur implantation, incitant ainsi les citoyens à adopter la mobilité active. À cet effet, il y aurait des besoins financiers

¹ Exemple de [l'Europe](#) et des É-U qui ont un NCAP (New Car Assessment Program)

² Un [projet de loi](#) a déjà été développé en ce sens, mais n'a pas été adopté

³ L'Europe a agi en ce sens. En 2019, les pays membres de l'Union Européenne [ont signé un accord en matière de sécurité routière](#) qui inclut la norme Direct Vision. La [Ville de Londres](#) (UK) peut être vu comme un modèle dans l'application de normes de conception et géométrie des véhicules lourds pour protéger les usagers vulnérables.

pour des projets de recherche appliqués localement, afin qu'ils résonnent positivement selon les réalités locales.

Exemplarité du gouvernement

L'État a une responsabilité d'agir de façon exemplaire pour faire de la marche et du vélo des modes de transport à part entière. À cet effet, il est primordial que la Stratégie engage le gouvernement du Canada à prévoir des infrastructures de transports actifs lors de la réfection de ses ouvrages fédéraux qui constituent des liens importants pour les collectivités. À ce titre, la réfection du Pont Champlain, qui comprend maintenant une piste multifonctionnelle accessible à l'année, est un excellent exemple.

La Stratégie devrait aussi prévoir de faire de l'État un employeur exemplaire. À cet effet, lors du choix de la localisation, les nouveaux édifices fédéraux devraient être localisés de manière à favoriser la mobilité active. Les édifices fédéraux devraient être équipés afin de favoriser la mobilité active chez ses employés et visiteurs et comme employeur, l'État devrait faire la promotion de ces modes pour les déplacements domicile-travail de ses employés.

Le déneigement des voies cyclables et piétonnes de Parc Canada, utilisées comme liens de transport actif sont un autre exemple par lequel le gouvernement peut être exemplaire. L'exemple des pistes du canal Lachine à Montréal peut être cité comme un cas exemple à cet effet.

Perméabilité des emprises ferroviaires

Les infrastructures ferroviaires représentent des barrières pour les déplacements à pied et à vélo dans nos collectivités. En effet, ils peuvent faire en sorte de créer des détours de plusieurs kilomètres entre deux points à quelques mètres à vol d'oiseau. Ces détours sont très contraignants et peuvent faire en sorte qu'un citoyen décide d'opter pour la voiture plutôt que la marche étant donné la distance à parcourir. La Stratégie devrait s'attarder à cet enjeu et prévoir des solutions pour améliorer la perméabilité des infrastructures ferroviaires. Que ce soit en facilitant le processus pour aménager des passages à niveau, ou encore en allouant du financement pour la construction de passerelles, le gouvernement du Canada a un rôle à jouer pour atténuer cet obstacle.

Assurer l'accès en transport actif vers le transport en collectif

Afin de favoriser l'adoption de la mobilité durable, le transport collectif doit non seulement être efficace et étendu, mais celui-ci doit aussi être accessible facilement à pied et à vélo. En effet, la dépendance à l'automobile ne pourra être surmontée que si les collectivités misent sur le cocktail transport. Un seul mode, à lui seul, ne pourra rivaliser avec la voiture. Ainsi, le financement pour soutenir le transport collectif devrait pouvoir couvrir les infrastructures permettant d'accéder à pied, en toute sécurité et tout confort, au réseau de transport collectif. De plus, la Stratégie pourrait établir clairement que les infrastructures de transport collectif ne doivent pas devenir des barrières aux déplacements actifs.

Fiscalité encourageant le transport actif

La fiscalité actuelle favorise les déplacements motorisés. En effet, de nombreux employeurs offrent des stationnements automobiles gratuits à leurs employés, ce qui constitue un incitatif important à l'adoption de ce mode de transport. Bien que cet avantage devrait être déclaré, peu de gens l'intègrent à leur déclaration d'impôt, puisqu'il s'agit d'un bénéfice indirect qui n'apparaît pas en valeur monétaire. Or, lorsqu'un employeur souhaite mettre en place un incitatif financier à l'usage du transport actif, comme une indemnité kilométrique, une allocation financière ou un programme de parking cash-out, celui-ci doit invariablement être déclaré et imposé. On assiste donc à un système fiscal inéquitable, favorisant les incitatifs à l'autosolo. La Stratégie devrait s'attarder à cette iniquité et réfléchir à des moyens de l'éradiquer.

Conclusion

Pour conclure, Piétons Québec réitère que l'élaboration de cette Stratégie nationale de transport actif est une excellente nouvelle. Nous pensons que le gouvernement du Canada peut jouer un rôle de leader au pays et que, pour réussir, la stratégie se doit d'être ambitieuse. La Stratégie devrait prévoir de soutenir l'ensemble des champs d'action permettant de créer une réelle culture des transports actifs et permettre de soutenir l'intermodalité. De plus, celle-ci doit non seulement encadrer la distribution des fonds annoncés, mais aussi s'attarder aux actions que les différents ministères et agences du gouvernement fédéral peuvent mettre en œuvre pour favoriser la mobilité active. Cette stratégie devrait également s'appuyer sur l'expertise de l'écosystème en transport actif et collectif existant, ainsi que sur les expériences ayant connu des succès dans les différentes communautés du Canada⁴.

Piétons Québec est enthousiaste à l'idée de participer à l'élaboration de la Stratégie de transport actif du Canada. Nous sommes disponibles pour collaborer lors des prochaines étapes prévues à l'agenda de consultation et restons à la disposition de toute l'équipe travaillant à son élaboration.

⁴ À ce sujet, nous invitons le gouvernement à réexaminer les recommandations présentées dans ce [rapport de 2018 sur le transport actif](#).

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