

La sécurité routière au service des usagers les plus vulnérables

Avis présenté à la Société de l'assurance automobile du Québec et au Ministre des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports

Consultation publique sur la sécurité routière

FEVRIER 2017



Avant-propos

Auteure

Geneviève Guérin, Coalition québécoise sur la problématique du poids

Révision

Aïssatou Fall, Coalition québécoise sur la problématique du poids

Sous la direction de

Corinne Voyer, B.Sc. Inf., M.Sc., Coalition québécoise sur la problématique du poids

Ce document est disponible intégralement en format électronique (PDF) sur le site web de la Coalition québécoise sur la problématique du poids : www.cqpp.qc.ca.

Les informations contenues dans le document peuvent être citées, à condition d'en mentionner la source.

© Coalition québécoise sur la problématique du poids (2017)

Coalition québécoise sur la problématique du poids

La Coalition québécoise sur la problématique du poids (Coalition Poids), une initiative parrainée par l'Association pour la santé publique du Québec, a pour mandat de revendiquer des modifications législatives et réglementaires et des politiques publiques afin de favoriser la mise en place d'environnements facilitant les saines habitudes de vie, qui contribuent à prévenir les problèmes de poids et les maladies chroniques.

La Coalition Poids réunit les appuis de plus de **350 partenaires** issus du monde municipal, scolaire, de la santé, de la recherche, de l'environnement, de la nutrition et de l'activité physique.

4529, rue Clark, bureau 102
Montréal (Québec) H2T 2T3
Tél. : 514 598-8058

info@cqpp.qc.ca | cqpp.qc.ca
twitter.com/CoalitionPoids
facebook.com/CoalitionPoids



Une initiative parrainée par l'Association pour la santé publique du Québec

La sécurité routière au service des usagers les plus vulnérables

Dans le cadre des consultations publiques sur la sécurité routière menées par la Société de l'assurance automobile du Québec, la Coalition québécoise sur la problématique du poids (Coalition Poids) souhaite réitérer l'importance d'aménager le réseau routier afin d'assurer la sécurité des usagers les plus vulnérables; soit les piétons, les cyclistes et particulièrement les enfants et les personnes âgées ou à mobilité réduite.

L'automobile, un risque pour la santé

Aujourd'hui, l'automobile est de plus en plus considérée comme un risque pour la santé de la population : traumatismes routiers, maladies respiratoires, cancers et sédentarité. Comme toutes les sociétés occidentales, le Québec est aussi aux prises avec une épidémie d'obésité. Il s'agit d'une situation alarmante, puisque les problèmes reliés au poids ont non seulement des conséquences majeures sur notre qualité de vie et notre santé, mais ils représentent également un fardeau économique considérable pour les finances publiques. La sédentarité est un facteur de risque largement documenté pour l'embonpoint, l'obésité et plusieurs maladies chroniques.

- Au Québec, près d'un enfant sur quatre et plus d'un adulte sur deux sont en surplus de poids^{1,2}.
- Dans les secteurs où plus de 95 % des gens vont au travail en voiture, 54 % de la population affiche un excès de poids³.
- Chaque tranche supplémentaire de 60 minutes par jour passées en voiture, comme conducteur ou passager, correspond à une hausse de 6 % de la probabilité d'être obèse⁴.
- Au secondaire, près de 60 % des élèves québécois ne font pas de transport actif durant l'année scolaire⁵.
- Au primaire, près de 70 % des enfants québécois ne se rendent pas régulièrement à pied ou à vélo à l'école⁶.
- Au Québec, 55 % des adultes marchent moins d'une heure par semaine pour se déplacer⁷.

Les habitudes de vie des individus, jeunes ou âgés, sont largement influencées par leur milieu de vie, ceci incluant le choix du transport. C'est pourquoi, il est important d'aménager nos villes et nos quartiers de façon plus sécuritaire, pour favoriser la marche, le vélo, le transport en commun et, ainsi, améliorer la santé globale de la population. Et cela passe inévitablement par la modernisation du Code de la sécurité routière.

Favoriser des déplacements actifs sécuritaires

La marche et le vélo sont des moyens de déplacement abordables et accessibles à tous les groupes d'âge. Les résidents des quartiers aménagés pour la marche font entre 35 et 45 minutes d'activité physique de plus par semaine que les gens de milieu socioéconomique similaire, qui habitent des quartiers peu favorables à la marche. Ils sont aussi moins enclins à souffrir d'embonpoint ou d'obésité^{8,9}.

L'aménagement sécuritaire du territoire et les options de transport alternatif (transport en commun, marche et vélo) favorisent les déplacements actifs sécuritaires de la population qui, à leur tour, ont des répercussions positives sur la santé publique. Par exemple, les personnes qui utilisent le transport en commun marchent en moyenne 19 minutes par jour et environ le tiers marche plus de 30 minutes par jour¹⁰. À l'opposé, aménager des autoroutes en milieu urbain favorise la dépendance à l'automobile et est associé à un mode de vie sédentaire¹¹.

Il est malheureux de constater que, pour de nombreuses familles, le risque d'accident est perçu comme étant si élevé qu'il est tout simplement préférable de ne pas aller à l'école à pied ou à vélo¹². Un important volume de circulation diminue le sentiment de sécurité et décourage les déplacements et les loisirs actifs. Le maintien du volume de circulation ou, à plus forte raison, son augmentation, ne contribuera pas à améliorer la sécurité routière, autant pour les automobilistes que pour les piétons et cyclistes. En effet, le nombre d'accidents dans une ville est directement proportionnel au volume de circulation¹³. Plusieurs études rapportent que le nombre d'accidents ou de blessés de la route fluctue selon la quantité d'essence vendue ou le nombre de déplacements en véhicule¹⁴. L'augmentation du nombre de véhicules en circulation a pour effet d'augmenter le nombre d'accidents et d'alourdir le bilan déjà très élevé des traumatismes routiers.

Ainsi, tout projet de loi visant spécifiquement l'amélioration du bilan routier devrait d'abord prendre en considération l'importance d'arrêter l'accroissement de la capacité routière et d'investir davantage dans d'autres modes de transport plus sécuritaires¹⁵.

Permettre le jeu libre dans les rues résidentielles ou les ruelles

Un nombre grandissant de voix exprime la volonté de se réapproprier les voies publiques, longtemps dominées par l'automobile, pour un meilleur équilibre entre les utilisateurs. Près de deux tiers des citoyens estiment que les enfants et citoyens devraient avoir le droit de jouer dans les rues et ruelles¹⁶. Les parcs et les cours arrière n'étant pas accessibles à tous, les rues résidentielles et ruelles demeurent une option intéressante pour la pratique de jeux libres, considérant leur proximité et l'absence de temps de déplacement pour s'y rendre.

Le jeu libre à l'extérieur, de moins en moins pratiqué dans les sociétés industrialisées, a plusieurs bienfaits sur le développement et la santé globale des enfants. Il s'agit donc de bien plus qu'une activité spontanée destinée à s'amuser ou se distraire :

- les enfants qui jouent dehors sont plus actifs et risquent moins de souffrir d'embonpoint ou d'être obèses^{17,18} ;
- le jeu à l'extérieur favoriserait la prise de décision, l'évaluation des risques, la résolution de problèmes, les interactions sociales, la créativité, etc.¹⁹

Il existe d'ailleurs des initiatives de réappropriation de la chaussée, autant à l'étranger (concept de rues aux enfants compris dans la *Stratégie Paris Piéton*²⁰) qu'au Québec (*Dans ma rue on joue!* de la ville de Beloeil, qui connaît un engouement auprès de différentes municipalités de la province²¹). Selon les recommandations canadiennes, les enfants et les adolescents devraient être actifs au moins 60 minutes par jour²². Toutefois, plusieurs d'entre eux sont sédentaires, tant dans leurs loisirs que lors de leurs déplacements.



Recommandations

1. **Réduire l'usage des véhicules automobiles et promouvoir d'autres modes de transport plus sécuritaires.** Devant la prévalence d'obésité et d'embonpoint au Québec et ses conséquences sur la santé, la mise à jour du Code de la sécurité routière doit prévoir des mesures pour réduire la sédentarité et encourager les transports alternatifs à l'automobile. Le ministère des Transports doit cesser d'accroître la capacité du réseau routier et doit plutôt s'assurer qu'une plus grande part des investissements et de l'espace public soit accordée à des modes de transport plus efficaces et plus sécuritaires que l'automobile. Il doit s'assurer de l'implantation systématique d'aménagements qui assurent la sécurité de tous les usagers de la route à l'échelle d'un quartier ou d'une municipalité.
2. **Développer des mesures et des aménagements physiques qui protégeront véritablement les usagers les plus vulnérables.** Lors de la planification des projets de réfection routière, intégrer de façon systématique, en collaboration avec les municipalités, des mesures d'apaisement de la circulation et des aménagements physiques favorisant le transport actif :
 - diminuer les limites de vitesse à 30 km/h en zone résidentielle, devant les écoles, centres de la petite enfance et résidences pour personnes âgées, en procédant à des aménagements physiques pour ralentir les véhicules motorisés. À cet effet, le *Guide de détermination des limites de vitesse* devrait être amendé, de sorte qu'il favorise plus l'adoption de limites qui reflètent le milieu de vie souhaité que l'aspect existant de la chaussée ;
 - intégrer des mesures d'apaisement de la circulation sur les artères, sécuriser leurs intersections et diminuer la largeur des voies ;
 - allonger les temps de traversée ;
 - implanter des îlots de refuge, des trottoirs larges, des intersections surélevées, notamment sur les artères ;
 - intégrer la notion de dépassement sécuritaire à l'endroit des piétons, comme il a été fait pour les dépassements de cyclistes, dans le Code de la sécurité routière ;
 - aménager des pistes cyclables sécuritaires et suffisamment larges ;
 - interdire le virage autorisé au feu rouge sur l'ensemble du territoire québécois.
3. **Planifier, concevoir, aménager et entretenir le réseau routier en prenant compte des besoins de tous les usagers de la voie publique, autant les piétons que les cyclistes de tous âges et les personnes à mobilité réduite que les automobilistes, été comme hiver.**
 - Les normes de conception routière devraient offrir à tous les types d'usagers de la route un accès sécuritaire à l'ensemble du réseau routier.
 - Création d'un fonds dédié aux infrastructures piétonnes, permettant d'assurer qu'un minimum de 5 % des budgets d'infrastructure routière soient alloués aux piétons.
 - Assurer un cheminement continu des réseaux piétons dans l'aménagement urbain, ainsi que lors de travaux.

4. **Inscrire le devoir de prudence envers les usagers vulnérables au Code de la sécurité routière.** Les voies publiques étant utilisées par plusieurs types d'usagers (véhicules lourds, voitures, vélos et piétons), il est primordial d'établir un meilleur équilibre en ce qui a trait à la sécurité des usagers. C'est pourquoi, les usagers étant le plus susceptibles de blesser autrui se doivent de protéger et prioriser ceux qui sont plus vulnérables qu'eux.
5. **Accroître la priorité aux passages pour piétons en modifiant la notion d'engagement sur la chaussée.** Actuellement, le code de la sécurité routière exige que les piétons soient engagés sur la chaussée afin d'avoir la priorité de passage, accentuant ainsi leurs sentiments d'insécurité et les mettant surtout en position de vulnérabilité (et plus particulièrement les enfants et les personnes à mobilité réduite). Le CSR devrait accroître la priorité aux passages pour piétons en permettant la priorité de passage à tous piétons ayant l'intention de traverser, qu'ils soient sur le trottoir ou qu'ils se dirigent vers une traverse ou intersection.
6. **Obliger un véhicule lourd à s'équiper de jupes de protection latérales et adopter des normes pour accroître la visibilité des conducteurs.** Les collisions entre un véhicule lourd et un piéton ou un cycliste sont souvent tragiques. L'installation de jupes latérales sur les camions permet d'empêcher les cyclistes ou les piétons de glisser sous les roues des camions et ainsi éviter le pire. Les véhicules lourds ayant de nombreux angles morts, il est aussi important d'améliorer la situation en adoptant des mesures et des normes pour accroître la visibilité des conducteurs.
7. **Adopter une loi visant à éliminer à la source les risques pour la santé et la sécurité sur le réseau routier (Vision Zéro victime).** La Vision zéro est une initiative suédoise, adoptée par plusieurs villes nord-américaines dont Montréal, qui a pour prémices que l'on ne devrait tolérer aucune perte de vie sur nos réseaux routiers. Afin d'y répondre, nos routes doivent donc être conçues pour assurer la mobilité, pardonner les erreurs humaines et repenser les concepts de sécurité routière afin de nous protéger que nous soyons piétons, cyclistes ou automobilistes.
8. **Préciser l'article 500 du code de la sécurité routière, tel qu'il a été fait pour l'article 500.1 dans le cas de défilés ou manifestations, afin que les jeunes jouant dans une rue résidentielle à faible débit de circulation ne soient pas soumis à des contraventions.**

En conclusion, intégrer ces recommandations aurait non seulement un effet sur la santé de la population, mais répondrait aux orientations de la *Stratégie de développement durable 2015-2020*, tout en ayant une incidence sur les cibles visées dans la *Politique gouvernementale de prévention en santé* tout récemment adoptée. Les infrastructures nécessaires aux cyclistes et aux piétons demeurent encore modestes par rapport à celles des moyens de transport motorisés²³. Plusieurs villes au Québec ont déjà mis en place des mesures concrètes pour permettre des déplacements actifs plus sécuritaires. Cependant, le ministère des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports doit s'arrimer aux efforts des municipalités et travailler en cohérence. Ensemble, il sera possible d'améliorer la sécurité des usagers du réseau routier les plus vulnérables ainsi que de freiner l'accroissement du volume de circulation pour que tous les usagers soient pris en compte équitablement.

Références

- ¹ Tjepkema, M., Shields, M. (2005). *Obésité mesurée : obésité chez les adultes au Canada* (Produit no 82-620-MWF20050001). Ottawa : Statistique Canada. Repéré en ligne le 18 août 2012 à www.statcan.gc.ca/pub/82-620-m/2005001/article/adultes-adultes/8060-fra.htm
- ² Mongeau, L., Audet, N., Aubin, J., Baraldi, R. (2005). *L'excès de poids dans la population québécoise de 1987 à 2003*. Québec : Institut national de santé publique du Québec et Institut de la statistique du Québec. Repéré en ligne le 22 février 2017 à <http://www.santecom.qc.ca/bibliothequevirtuelle/hyperion/2550453743.pdf>
- ³ Direction de la santé publique de Montréal (2006). *Le transport urbain, une question de santé* (Rapport annuel 2006 sur la santé de la population montréalaise). Montréal, Québec : Agence de la santé et des services sociaux de Montréal. Repéré en ligne le 5 février 2013 à http://publications.santemontreal.qc.ca/uploads/tx_assmpublications/2-89494-491-8.pdf
- ⁴ Direction de la santé publique de Montréal (2006). *Le transport urbain, une question de santé* (Rapport annuel 2006 sur la santé de la population montréalaise). Montréal, Québec : Agence de la santé et des services sociaux de Montréal. Repéré en ligne le 5 février 2013 à http://publications.santemontreal.qc.ca/uploads/tx_assmpublications/2-89494-491-8.pdf
- ⁵ Institut de la statistique du Québec (2012). *L'Enquête québécoise sur la santé des jeunes du secondaire 2010-2011 – Tome 1*. Québec : Gouvernement du Québec. Repéré en ligne le 22 février 2017 à <http://www.stat.gouv.qc.ca/statistiques/sante/enfants-ados/alimentation/sante-jeunes-secondaire1.pdf>
- ⁶ Lewis, P., Bussière, Y., Lapierre, L., Lessard, M. (2010). *Le transport actif et le système scolaire à Montréal et à Trois-Rivières. Synthèse de l'analyse du système d'acteurs concernés par le transport actif des élèves des écoles primaires au Québec*. Groupe de recherche Ville et mobilité, Institut d'urbanisme de l'Université de Montréal, Institut national de santé publique du Québec. Repéré en ligne le 22 février 2017 à https://www.inspq.qc.ca/pdf/publications/1073_TransportActifMtlTRIvAbrege.pdf
- ⁷ Nolin, B., Hamel, D. (2005). « Les Québécois bougent plus mais pas encore assez », dans M. Venne et A. Robitaille (sous la direction), *l'Annuaire du Québec 2006*, Montréal, Fides, 2005, 296-311. Repéré en ligne le 18 août 2012 à www.inspq.qc.ca/pdf/publications/474-QuebecoisBougentPlus.pdf
- ⁸ Ewing, R., Schmid, T., Killingsworth, R., Zlot, A., Raudenbush, S. (2003). Relationship Between Urban Sprawl and Physical Activity, Obesity, and Morbidity. *American Journal of Health Promotion*, 18(1), 47–57
- ⁹ Sallis, J.F., Saelens, B.E., Frank, L.D., Conway, T.L., Slymen, D.J., Cain, K.L., ..., Kerr, J. (2009). Neighborhood Built Environment and Income: Examining Multiple Health Outcomes. *Social Science & Medicine*, 68(7), 1285–1293
- ¹⁰ Besser, L. M., Dannenberg, A. L. (2005). Walking to public transit: steps to help meet physical activity recommendations. *American Journal of Preventive Medicine*, 29(4) :273-80
- ¹¹ Paquin, S. *L'aménagement du milieu bâti et le mode de vie physiquement actif : notions de base et piste d'action*. Direction de la santé publique de Montréal. Présentation École d'été 2008.
- ¹² Howard, A. W. (2010). Keeping children safe: rethinking how we design our surroundings. *CMAJ*, 182(6), 5173-578
- ¹³ Direction de la santé publique de Montréal (2006). *Le transport urbain, une question de santé*. Rapport annuel 2006 sur la santé de la population montréalaise. Montréal, Québec : Agence de la santé et des services sociaux de Montréal. Repéré en ligne le 5 février 2013 à http://publications.santemontreal.qc.ca/uploads/tx_assmpublications/2-89494-491-8.pdf
- ¹⁴ Agence de la santé et des services sociaux de Montréal (5 décembre 2007). Pour une approche globale de la sécurité routière. Mémoire de l'Agence de la santé et des services sociaux de Montréal sur les projets de loi no 42 et no 55 déposé à la Commission des transports et de l'environnement. Repéré en ligne le 27 février 2017 à <http://collections.banq.qc.ca/ark:/52327/bs64536>
- ¹⁵ Agence de la santé et des services sociaux de Montréal (5 décembre 2007). Pour une approche globale de la sécurité routière. Mémoire de l'Agence de la santé et des services sociaux de Montréal sur les projets de loi no 42 et no 55 déposé à la Commission des transports et de l'environnement. Repéré en ligne le 27 février 2017 à <http://collections.banq.qc.ca/ark:/52327/bs64536>
- ¹⁶ Coalition québécoise sur la problématique du poids et l'Association pour la santé publique du Québec (2016). *Permettre aux enfants de jouer dans les rues résidentielles et les ruelles en toute sécurité*. Repéré en ligne le 22 février 2017 à http://capp.qc.ca/documents/file/2016/resolution_permettre_jeu_libre_dans_rues_et_ruelles.pdf
- ¹⁷ Burdette, H. L., Whitaker, R. C. (2005). Resurrecting Free Play in Young Children: Looking Beyond Fitness and Fatness to Attention, Affiliation and Affect. *Archives of pediatrics & adolescent medicine*, 159(1), 46-50
- ¹⁸ Demers, M., Lapierre, L. (mars 2012). « Le jeu libre à l'extérieur comme élément indispensable au développement des jeunes ». Québec en forme. Repéré en ligne le 30 avril 2015 à http://www.quebecenforme.org/media/103601/09_faits_saillants_de_la_recherche.pdf
- ¹⁹ Ginsburg, K. R. (2007). The Importance of Play in Promoting Healthy Child Development and Maintaining Strong parent-Child Bonds. *Pediatrics*, 119(1), 182-190
- ²⁰ Paris(2015). *Rues aux enfants – rues pour tous !* Repéré en ligne le 7 février 2017 à <http://www.ruesauxenfants.com/>
- ²¹ Ville de Beloeil (2016). *Dans ma rue, on joue!* Repéré en ligne le 7 février 2017 à <http://beloeil.ca/ville/projets-en-cours/jeux-libres-dans-ma-rue-on-joue>
- ²² Canadian Society for Exercise Physiology (2015). *Canadian Physical Activity Guidelines and Canadian Sedentary Behavior Guidelines*. Repéré en ligne le 4 août 2015 à http://www.csep.ca/cmfiles/guidelines/csep_guidelines_handbook.pdf
- ²³ Transport Canada (novembre 2008). *Programme de démonstration en transport urbain – Études de cas sur les transports durables*. Planification urbaine pour les bicyclettes. Article de fond 77. Repéré en ligne le 22 février 2017 à http://publications.gc.ca/collections/collection_2012/tc/T41-1-77-fra.pdf