

BUDGET 2023: favoriser des déplacements à pied en sécurité au Québec

RECOMMANDATIONS SOUMISES AU MINISTRE DES FINANCES DANS
LE CADRE DES CONSULTATIONS PRÉBUDGÉTAIRES



17 février 2023

QUI EST PIÉTONS QUÉBEC?

Piétons Québec est l'organisation nationale de défense collective des droits des piétons. Exigeante, optimiste et inclusive, elle revendique la sécurité et le confort pour toutes les personnes se déplaçant à pied au Québec. En raison des avantages immenses, autant individuels que collectifs, de se déplacer à pied, elle s'attache également à valoriser la marche comme mode de déplacement et à en augmenter sa pratique. Axée sur la collaboration et le partenariat, elle sensibilise, mobilise, outille et influence les citoyens ainsi que les décideurs publics afin de transformer les normes sociales, le cadre réglementaire et les environnements bâtis en faveur des piétons.

CONTEXTE

Chaque jour, particulièrement depuis la pandémie, nous constatons l'intérêt grandissant de la population, des élus locaux et des acteurs municipaux pour les déplacements à pied. Notre expérience démontre que les différents intervenants perçoivent le fait de soutenir la pratique de la marche comme étant une solution concrète à de nombreux enjeux rencontrés par notre société: changements climatiques, sédentarité de la population, étalement urbain, inflation, etc. Toutefois, il nous apparaît clair qu'il reste encore beaucoup de chemin à parcourir pour rendre nos milieux de vie plus favorables à la marche.

La marche est le premier maillon et le dernier maillon de la chaîne de tout déplacement, particulièrement à l'heure où l'adoption de la mobilité durable nous invite à nous tourner vers le cocktail transport comme solution alternative à l'auto solo. Pratiquée tant par les jeunes enfants que par les personnes âgées, la marche est aussi un mode de transport universel aux avantages immenses, autant individuels que collectifs. Les aménagements favorables aux piétons créent, dans les grandes villes comme dans les villages, des milieux attractifs, rayonnants et modernes qui favorisent la prospérité du Québec. Soutenir financièrement le développement de tels milieux s'inscrit aussi bien dans les objectifs du Québec en matière d'économie, d'environnement que dans la volonté de maintenir et d'améliorer la santé de tous les Québécois. En effet, ce soutien permet d'avancer les objectifs fixés tant par le *Plan pour une économie verte*, la *Politique de mobilité durable*, la *Politique nationale de l'architecture et de l'aménagement du territoire* que par la *Politique gouvernementale de prévention en santé*.

Piétons Québec participe pour la première fois cette année aux consultations prébudgétaires. Notre participation s'explique par les nombreux décès piétons survenus au Québec dans les derniers mois qui démontrent l'urgence de la situation et qui exigent que le Québec se dote des moyens financiers permettant de mieux sécuriser les piétons afin de freiner cette tendance.

En effet, tout le Québec a été bouleversé par le décès de la jeune Mariia Legenskovska en décembre dernier, cette enfant de 7 ans qui a été happée par un conducteur de VUS à Montréal alors qu'elle se rendait à pied à l'école. Entre le début décembre 2022 et le début janvier 2023 seulement, ce sont au moins 15 piétons qui ont été happés gravement ou mortellement à Laval, Sherbrooke, Montréal, Matagami, Saint-Basile-le-Grand et Joliette. Parmi ces personnes, 9 sont décédées, dont 1 enfant et 4 personnes âgées. C'est une véritable hécatombe.

Mais le plus terrible, c'est que ces morts ne sont pas nouvelles ni exceptionnelles au Québec. Dans les dernières années, le bilan routier s'est grandement amélioré au Québec, mais les gains ont été beaucoup plus marqués pour les occupants de véhicules que pour les usagers à pied, à vélo et en motocyclette. Alors que les piétons représentaient 11% de toutes les personnes décédées sur nos routes en 2006, leur part a augmenté à plus de 20% en 2019.

C'est donc une personne qui décède tous les 5 jours au Québec, simplement parce qu'elle se déplaçait de la façon la plus naturelle qui soit: en marchant. **Depuis 10 ans, ce sont ainsi plus de 650 personnes qui ont perdu la vie et plus de 27 000 autres qui ont été blessées en se déplaçant à pied.** Il s'agit d'un enjeu national: 75% de ces piétons blessés mortellement l'ont été à l'extérieur de la région de Montréal¹. La couverture médiatique des collisions survenues ces dernières semaines n'est donc que la pointe de l'iceberg: chaque jour, au moins 6 Québécois sont blessés, happés par une personne au volant d'un véhicule sur nos routes.

La réaction populaire des dernières semaines le démontre: nous ne voulons plus traiter les décès de piétons comme faisant partie des règles du jeu. Ces morts violentes sont évitables. Nous savons comment faire pour les prévenir et cela implique d'agir non seulement à l'échelle locale, mais aussi à l'échelle nationale. En effet, le gouvernement du Québec a le pouvoir d'agir pour prévenir ces décès. Il s'y est d'ailleurs déjà engagé à travers de multiples mesures détaillées dans la *Politique de mobilité durable - 2030* et son *Plan d'action 2018-2022*, notamment via la mise en œuvre d'une stratégie de sécurité routière basée sur l'approche vision zéro collision grave et mortelle. De plus, le 6 février dernier, la ministre des Transports et de la Mobilité durable a confirmé qu'un «plan d'action bonifié en matière de sécurité routière sera mis en place prochainement afin de renforcer la sécurité des piétons et des usagers de la route, quel que soit leur mode de déplacement»².

Mais pour y arriver, cela prendra des ressources, notamment financières. C'est pourquoi Piétons Québec tenait à participer à ces consultations précédant l'élaboration du budget du Québec pour 2023-2024. Ce mémoire s'articule autour de 2 thèmes: sécuriser les déplacements à pied, puis favoriser les transports actifs et collectifs.

¹ Données des bilans routier de la SAAQ 2012-2022 ((inclut les données partielles pour 2022)

²<https://www.transports.gouv.qc.ca/fr/salle-de-presse/nouvelles/Pages/financement-transport-collectif-solution.aspx>

Sommaire des recommandations

RECOMMANDATION 1:

Financer la mise en œuvre d'une Stratégie gouvernementale de sécurité routière basée sur la vision zéro collision grave et mortelle.

RECOMMANDATION 2:

Augmenter le plafond des dépenses admissibles au programme d'aide financière du Fonds de la sécurité routière (PAFFSR) afin de permettre de véritables projets de sécurisation d'infrastructures.

RECOMMANDATION 3:

Moduler les coûts d'immatriculation des véhicules en fonction de leur dangerosité, afin de décourager l'acquisition des modèles les plus dangereux : les camions et les VUS.

RECOMMANDATION 4:

Profiter de chaque réfection de route du réseau supérieur pour améliorer la sécurité des piétons à l'intérieur des périmètres urbains à même le budget du MTMD.

RECOMMANDATION 5:

Doubler les sommes investies dans les programmes d'aide financière aux municipalités pour l'aménagement d'infrastructures de transport actif.

RECOMMANDATION 6:

Financer adéquatement les transports collectifs.

1. Sécuriser les déplacements à pied

Recommandation 1:

Financer la mise en œuvre d'une Stratégie gouvernementale de sécurité routière basée sur la vision zéro collision grave et mortelle.

Face à la hausse préoccupante des décès et blessures graves chez les personnes qui se déplacent à pied ces dernières années, il devient impératif de se doter d'une Stratégie gouvernementale de sécurité routière. Cette demande est appuyée par plusieurs représentants de la société civile, dont CAA-Québec, Vélo Québec et Trajectoire Québec³. Elle fait ainsi consensus parmi des groupes représentant l'ensemble des usagers de la route. De plus, elle a obtenu l'appui public de la Direction générale de santé publique de Montréal⁴, ainsi que de la Ville de Montréal⁵, notamment. L'idée semble aussi avoir trouvé écho au gouvernement comme la ministre des Transports et de la Mobilité durable a récemment confirmé l'élaboration d'un plan d'action en ce sens⁶.

Cette Stratégie doit notamment reposer sur les principes suivants :

- **Coordination:** une instance permettant de concerter les différents acteurs au cœur de la prévention en sécurité routière (notamment le ministère des Transports et de la Mobilité durable, le ministère des Affaires municipales, la Société de l'assurance automobile du Québec, les services de police, les municipalités) dans la mise en œuvre d'actions visant à assurer des vitesses sécuritaires, des rues sécuritaires, des comportements sécuritaires et des véhicules sécuritaires.
- **Aménagements:** une révision des normes d'aménagement du réseau routier pour que celles-ci soient mieux adaptées aux milieux urbanisés, qu'elles favorisent des comportements et des vitesses compatibles avec une cohabitation sécuritaire des usagers de la route, ainsi que des déplacements actifs sécuritaires et conviviaux.
- **Culture:** un changement de culture permettant de prioriser la sécurité de tous les usagers, notamment celle des usagers vulnérables.
- **Financement:** des investissements permettant de sécuriser le réseau du ministère des Transports et de la Mobilité durable à l'intérieur des périmètres urbains et de soutenir les municipalités dans le déploiement d'infrastructures visant à apaiser la circulation et à sécuriser les déplacements actifs.
- **Encadrement:** une révision du Code de la sécurité routière (CSR) et une application du CSR par les corps de police pour favoriser des comportements sécuritaires, ciblant particulièrement les infractions les plus dangereuses pour les usagers vulnérables, par exemple : les excès de vitesse dans les milieux de vie ou le non-respect de la priorité

³<https://www.pietons.quebec/communiqu\u00e9-presse/2023/pour-eviter-dautres-morts-une-strategie-gouvernementale-securite-routiere>

⁴ https://twitter.com/Santepub_Mtl/status/1613560845086203906

⁵ p.335-336

https://ville.montreal.qc.ca/documents/Adi_Public/CM/CM_ODJ_LPP_ORDI_2023-01-23_13h00_FR.pdf#page=335

⁶<https://www.transports.gouv.qc.ca/fr/salle-de-presse/nouvelles/Pages/financement-transport-collectif-solution.aspx>

piétonne, en accord avec le principe de prudence enchâssé à même le Code de la sécurité routière lors de sa dernière mise à jour.

L'élaboration de cette stratégie et son déploiement nécessiteront un financement conséquent. Un budget de 80 millions par année sur 5 ans, soit 10\$ par piéton par année⁷ permettrait de développer et mettre en œuvre plusieurs actions pour sécuriser les piétons qui seraient prévues dans cette stratégie. Cette somme pourra servir à financer à la fois les actions de sensibilisation, d'éducation et de contrôle prévues, mais surtout les investissements pour aménager les infrastructures pour sécuriser les piétons. Par exemple, elle pourrait permettre de doter de trottoirs les routes du réseau supérieur à l'intérieur des périmètres urbains.

Une stratégie basée sur l'approche vision zéro

L'approche Vision zéro est tout simplement l'objectif ultime en termes de sécurité routière : zéro décès et zéro blessure grave sur le système routier québécois. Cette approche juge inacceptables tous les décès et blessures graves sur la route, et appelle à repenser les infrastructures routières afin d'éliminer les risques, au lieu de banaliser les collisions comme étant des conséquences inévitables de l'utilisation du système routier. Elle priorise également la sécurité des usagers avant la fluidité de la circulation, et engage la responsabilité des concepteurs de routes pour créer des infrastructures qui atténuent les conséquences des erreurs humaines.

Depuis 5 ans, ce sont plus de 1732 personnes qui ont perdu la vie sur nos routes⁸. Avec l'adoption d'une stratégie de sécurité routière basée sur vision zéro, la Suède a réussi à réduire son taux de décès sur les routes à 2,4 par 100 000 habitants. Avec un taux similaire, au cours des 5 dernières années, 745 décès auraient pu être évités au Québec, soit 149 vies épargnées par année⁹. En 2021 seulement, 174 décès auraient pu être évités, soit la moitié des décès de l'année.

La vision zéro au Québec

Dans leur stratégie de sécurité routière, la Sûreté du Québec et la SAAQ se basent sur cette approche depuis 2021. Le Gouvernement du Québec s'est engagé à adopter l'approche vision zéro comme stratégie de prévention en sécurité routière dans sa Politique de mobilité durable. Les villes de Montréal, Trois-Rivières, Québec, Drummondville et Gatineau ont adopté l'approche vision zéro ou se sont inspirées de ses grands principes dans leur stratégie de sécurité routière. [Pour en savoir plus sur l'approche Vision zéro.](#)

⁷ Nous considérons que tous les Québécois sont piétons, que ce soit pour faire quelques pas dans un stationnement d'épicerie, pour se rendre à l'arrêt d'autobus ou alors pour effectuer l'ensemble de son trajet de 4 km vers le travail, nous utilisons tous ce mode de déplacement.

⁸ Bilans routier SAAQ 2017-2021

⁹ Calculs basés sur les données officielles de la Suède:

https://www.transportstyrelsen.se/globalassets/global/press/statistik/olycksstatistik/nationell_arstatistik.xlsx

<https://www.scb.se/en/finding-statistics/statistics-by-subject-area/population/population-composition/population-statistics/pong/tables-and-graphs/population-statistics---month-quarter-half-year/population-statistics-2019-2022-month-and-1998-2021-year/>

Recommandation 2:

Augmenter le plafond des dépenses admissibles au programme d'aide financière du Fonds de la sécurité routière (PAFFSR) afin de permettre de véritables projets de sécurisation d'infrastructures.

Le programme d'aide financière du Fonds de la sécurité routière du ministère des Transports et de la Mobilité durable (MTMD) vise à soutenir financièrement les initiatives et les projets permettant d'améliorer la sécurité routière et ceux qui viennent en aide aux victimes de la route. Ce fonds soutient 4 catégories de projets qui sont toutes très pertinentes afin d'atteindre cet objectif: 1. Sensibilisation, concertation, éducation et formation ; 2. Prévention ; 3. Recherche et expérimentation ; 4. Aménagement d'infrastructures, acquisition ou location d'équipements.

Le montant maximal de l'aide financière qui peut être octroyée pour chaque projet, fixé à 350 000\$, nous semble adéquat pour les 3 premiers types de projets, mais il est insuffisant pour soutenir adéquatement l'aménagement d'infrastructures permettant de diminuer les risques d'accident pour les usagers du réseau routier. La construction d'un trottoir pour sécuriser les cheminements des enfants vers l'école sur une route très passante, par exemple, peut rapidement dépasser le million de dollars. Reconstruire une intersection majeure coûte très cher également. Ainsi, ces travaux majeurs, essentiels pour assurer la sécurité de tous les usagers de la route, particulièrement les plus vulnérables, représentent des coûts importants qui peuvent parfois décourager les municipalités, particulièrement les plus petites, d'aller de l'avant. Ainsi, pour réellement inciter les municipalités à s'engager dans de tels travaux, Piétons Québec recommande d'augmenter le plafond de l'aide financière maximale pour la catégorie de projets «Aménagement d'infrastructures».

Recommandation 3:

Moduler les coûts d'immatriculation des véhicules en fonction de leur dangerosité, afin de décourager l'acquisition des modèles les plus dangereux : les camions et les VUS.

En s'inspirant des principes d'écofiscalité et en les appliquant à la gestion du risque, la Société de l'assurance automobile du Québec (SAAQ) devrait moduler le tarif des immatriculations des véhicules pour décourager l'achat de véhicules présentant plus de risques pour les usagers de la route, et inciter à l'achat de véhicules de plus petite taille, donc moins dangereux et moins polluants. En plus de guider les automobilistes dans le choix de leur véhicule, cette mesure est équitable, puisqu'elle financerait l'indemnisation des victimes de la route auprès des usagers qui représentent le plus grand risque pour eux.

Contexte

Il est bien documenté que les camions légers et les VUS sont plus dangereux pour les usagers vulnérables¹⁰. Plus lourds et plus hauts, ils frappent les victimes au haut du corps et atteignent les organes vitaux plutôt que les jambes, au contraire des petits véhicules. Leurs angles morts sont également considérablement plus grands que ceux des petits véhicules, ce qui les rend encore plus dangereux. Depuis les années 1990, les ventes de camions légers et de VUS connaissent une croissance exponentielle. S'ils représentaient un véhicule neuf vendu sur quatre en 1990, les VUS et camions légers comptent pour 71 % des nouveaux véhicules en 2021¹¹.

2. Favoriser les transports actifs et collectifs

Recommandation 4:

Profiter de chaque réfection de route du réseau supérieur pour améliorer la sécurité des piétons à l'intérieur des périmètres urbains à même le budget du MTMD.

Les routes sous la gestion du ministère des Transports et de la Mobilité durable sont encore trop souvent dépourvues d'infrastructures assurant la sécurité et le confort des déplacements à pied. Pourtant, ces routes constituent dans plusieurs cas la rue principale ou une artère de circulation importante dans les municipalités qu'elles traversent. Elles accueillent beaucoup de circulation, souvent rapide, dont du camionnage, constituant ainsi de véritables barrières aux cheminements piétons sécuritaires et nuisant à la qualité de vie de la population. De plus, année après année, si l'on exclut la région de Montréal, c'est en moyenne le tiers des trop nombreux piétons décédés au Québec qui se trouvaient sur des routes numérotées au moment de la collision.

Afin de répondre aux besoins des citoyens et d'être cohérent avec sa Politique de mobilité durable, l'État doit agir pour sécuriser les routes sous sa responsabilité pour les usagers vulnérables qui les empruntent. Chaque occasion doit permettre d'améliorer les infrastructures à faible coût. Ainsi le principe de rue complète doit être appliqué à tous les projets routiers localisés dans un périmètre urbain. Chaque projet de réfection routière permettra alors d'intégrer systématiquement les besoins de tous les usagers de la route, y compris des piétons. À l'heure actuelle, lorsque le ministère des Transports réaménage une route sous sa juridiction, il n'y a aucune obligation de prévoir des aménagements pour le transport actif. Lorsque ceux-ci sont prévus, la plupart du temps, ils sont financés majoritairement par la municipalité. Ainsi,

¹⁰ Franchir un nouveau cap en sécurité routière, p.15

<https://numerique.aqtr.ca/2023/franchir-un-nouveau-cap-en-securite-routiere-au-quebec/#Franchir%20un%20nouveau%20cap%20en%20s%C3%A9curit%C3%A9%20routi%C3%A8re%20au%20Qu%C3%A9bec/15>

¹¹ État de l'énergie au Québec, 2023

l'infrastructure pour assurer les déplacements motorisés ne coûte rien à la municipalité. À l'inverse, la barrière et l'insécurité causée par cette infrastructure pour les usagers vulnérables doivent être prises en charge par cette municipalité, qui doit payer pour les infrastructures piétonnes. Pour inverser ces deux poids, deux mesures, des infrastructures répondant aux besoins des piétons devraient donc être planifiées, financées et aménagées systématiquement à même les projets de réfection de routes du MTMD qui traversent un périmètre urbain.

Recommandation 5:

Doubler les sommes investies dans les programmes d'aide financière aux municipalités pour l'aménagement d'infrastructures de transport actif.

Piétons Québec recommande de doubler les sommes actuellement investies dans les programmes d'aide financière aux municipalités pour les infrastructures de transport actif afin d'atteindre **un investissement annuel minimum de 100 millions de dollars**, contre 45 M\$ investis en 2022. Une recommandation partagée par Vélo Québec également.

Concrètement, nous recommandons de doubler les sommes investies dans les programmes TAPU et Véloce III, qui permettent respectivement de planifier la mise en œuvre de réseaux piétons et cyclables attractifs et sécuritaires afin de bâtir des rues complètes dans le cœur de nos municipalités, et de soutenir le développement et l'entretien de la Route verte, un actif précieux aux retombées considérables pour nos communautés.

En effet, le gouvernement a un pouvoir d'influence sur le réseau municipal par ces programmes d'aide financière au réseau routier, qui devraient systématiquement favoriser un rattrapage pour les infrastructures de transport actif et soutenir l'aménagement de rues complètes. Le financement offert à travers les programmes d'aides gouvernementales dédiées aux infrastructures de transport actif doit aussi mieux répondre aux besoins des municipalités en permettant de réaliser des aménagements piétons.

Recommandation 6:

Financer adéquatement les transports collectifs.

La marche est invariablement liée au transport collectif. En effet, alors que chaque déplacement en transport collectif inclut un déplacement à pied, les milieux de vie qui comportent une offre de transport collectif attrayante sont très souvent plus favorables à la marche. Ainsi, en tant que membre de l'Alliance Transit, Piétons Québec recommande de suivre ses recommandations quant au financement des transports collectifs¹².

¹² Pour plus de détails, voir le [mémoire de l'Alliance Transit](#) déposé dans le cadre des consultations pré-budgétaires 2023.

1. Accorder une aide financière prévisible dédiée aux services de transport collectif afin d'éviter toute coupure de services supplémentaire de transport collectif.
2. Rééquilibrer à 50/50 les investissements entre transports collectifs et routiers et avoir des orientations claires à moyen terme.
3. Mettre en place les conditions nécessaires à la réalisation efficace des projets structurants de transports collectifs.
4. Donner suite au Chantier sur le financement de la mobilité en revoyant les sources de revenus pour le financement des réseaux de transport dans le contexte de stagnation des revenus de la taxe sur l'essence.
5. Soumettre les investissements à des critères de choix rigoureux et à un processus de planification urbaine maximisant l'utilisation des transports collectifs.

Présenté par:

PIÉTONS QUÉBEC

www.pietons.quebec

info@pietons.quebec



460, rue Sainte-Catherine Ouest, bureau 505
Montréal, Québec H3B 1A7
514 934 0002