



LE TRANSPORT COLLECTIF, UN ATOUT POUR LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE

Présenté à la Société de l'assurance automobile du Québec
dans le cadre des consultations sur la sécurité routière

par

Transport 2000 Québec

Mars 2017

Présentation de Transport 2000 Québec

Transport 2000 Québec est une association sans but lucratif dont la mission est de contribuer au développement global des transports collectifs au Québec ainsi qu'à l'amélioration des services offerts aux usagers, en s'assurant que leur point de vue est pris en compte. Créée en 1977 par des usagers du transport collectif qui se sont tout d'abord battus pour conserver le réseau des trains de voyageurs, notre action s'est par la suite portée sur tous les modes de transport collectif de personnes. Notre vision est que les Québécoises et Québécois aient accès à des services de transports collectifs abordables, de qualité et sécuritaires, partout au Québec.

Des comités permanents sont constitués de nos membres individuels, associatifs et corporatifs, qui s'impliquent bénévolement en vue de réaliser la mission de l'Association. Transport 2000 Québec fait partie d'un réseau d'associations pour qui les transports en commun doivent s'imposer, aussi bien pour des impératifs économiques, sociaux, qu'environnementaux. Nous collaborons régulièrement avec Transport Action Canada et ses différents chapitres provinciaux. L'Association est membre de l'Association canadienne du transport urbain (ACTU), du Réseau communautaire de l'action communautaire autonome (RQ-ACA) et du Regroupement des organismes en défense collective des droits (RODCD). Elle est membre du comité directeur de Transit, l'Alliance pour le financement des transports collectifs au Québec.

Sommaire

Comparativement à l'ensemble des modes de transport, le transport en commun et le bus en particulier, constitue le mode motorisé le plus sécuritaire à plusieurs égards. De surcroît, le transport en commun permet de réduire de façon significative le nombre de véhicules sur les voies urbaines contribuant à un meilleur bilan routier.

Cependant, hors du bus, l'utilisateur du transport en commun devient bien évidemment tout aussi vulnérable que l'ensemble des piétons. Pour accéder aux arrêts, un grand nombre d'utilisateurs doivent très souvent traverser des intersections. Créant, par la force des choses, une situation accidentogène. Les usagers en correspondance seraient encore plus vulnérables que la moyenne puisqu'ils ne peuvent éviter certaines traverses qui souvent sont localisés aux intersections où le volume et la vitesse des véhicules sont plus élevés qu'ailleurs. Selon Miranda-Moreno, on estime qu'une réduction de 30% du volume de véhicules à l'intersection entraînerait des baisses de 35% des piétons blessés et de 50% des collisions.¹ D'autre part, en ce qui touche la vitesse des véhicules, l'OMS indique qu'une réduction de 5% de la vitesse moyenne peut entraîner une baisse de 30% des collisions fatales.²

Améliorer la sécurité routière exigera de l'ensemble des décideurs public un changement de paradigme. Il faudra cesser de voir les accidents de la route comme la sommation d'erreurs individuelles mais plutôt les considérer comme un problème de santé publique. Les pays et les villes qui ont adhéré à cette nouvelle façon de concevoir, ont obtenus des résultats par des baisses marquées des décès et des accidents graves. Les accidents ne sont pas une fatalité, on peut les circonvenir. Transport 2000 salue l'initiative de la SAAQ qui, par le biais des consultations publiques indique qu'elle est à la recherche d'idées. Cependant, Transport 2000 est convaincu que ce ne sont pas les idées qui manquent. Car, les techniques d'aménagement, de design et d'ingénierie permettant une réduction des décès et des accidents graves de la route, non seulement existent déjà mais ont été éprouvés avec succès dans maintes villes. Seule une volonté politique claire fera ici la différence.

¹ Voir bibliographie, Miranda-Moreno, Morency, P., El Geneidy A., page 2.

² Voir bibliographie, OMS, Make walking Safe, page 5.

Recommandations de Transport 2000

Que la SAAQ et le MTQ aillent au-delà du Code de sécurité routière (CSR) en élaborant une politique préventive des accidents de la route par des mesures et des pratiques reconnues à l'échelle internationale et adaptées aux particularités du Québec. Rappelons que le CSR n'est pas une politique et que cet aspect manque cruellement à tous les paliers gouvernementaux;

Que la SAAQ inscrive dans le Code de la Sécurité routière un principe de prudence tel que décrit à la proposition 1 du mémoire de Vélo Québec déposé récemment devant la SAAQ;

Que la SAAQ effectue les enquêtes et les analyses auprès des accidentés de la route afin de déterminer : la fréquence relative des accidents qui impliquent des piétons lors d'une correspondance entre autobus, et qu'elle obtienne des sociétés de transport le nombre de traversées effectuées pour ces correspondances;

Que des interventions pour sécuriser les intersections pour les piétons et les cyclistes soient réalisées tel que décrit à la recommandation 14 du mémoire du Conseil régional de l'environnement de Montréal déposé récemment devant la SAAQ.

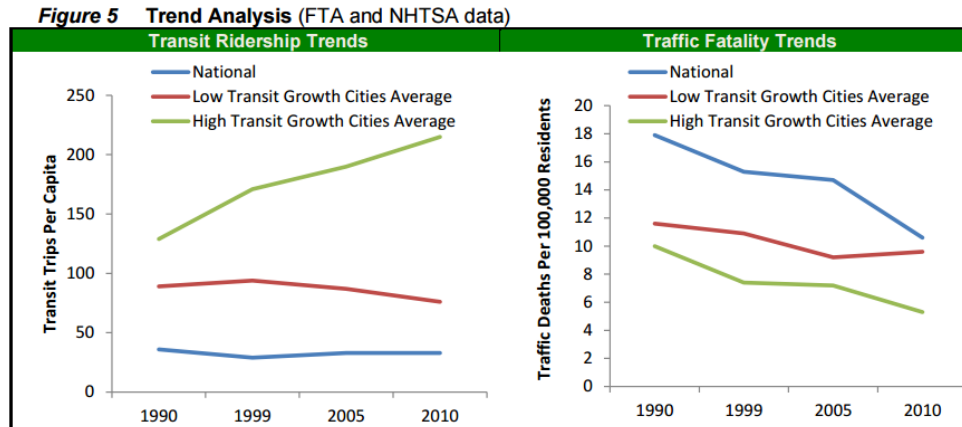
Que la circulation des vélos ou tout autre véhicule ne soient permis dans les voies réservées aux autobus que lorsqu'un aménagement de la voie permet une cohabitation sécuritaire et que la qualité du service de bus ne soit pas diminuée au niveau de la durée du trajet et de la ponctualité.

Que soit mis en place et adaptée à l'échelle du Québec une *Vision zéro décès* inspirée notamment de l'Organisation mondiale de la santé, de la Suède et de New-York visant à développer une culture de la sécurité.

1 Le transport en commun est sécuritaire

Plusieurs études confirment le fait que le transport en commun est un moyen de transport des plus sécuritaires. Le tableau 1 suggère que plus une ville a un niveau d'utilisation élevé du transport en commun moins on observe de décès liés aux accidents routiers.

Tableau 1 Comparaison des taux de décès pour huit villes fonction des niveaux d'utilisation du transport en commun



The four high-transit-growth cities (Denver, Los Angeles, Portland and Seattle, shown by the green line) achieved far higher transit ridership growth and traffic fatality reductions than the four low-transit-growth cities (Cleveland, Dallas, Houston and Milwaukee, shown by the red line), and national trends (blue line).

source; Litmann, T.

Selon Patrick Morency de la Direction régionale de santé publique de Montréal, les données américaines indiquent que le transport en commun est 23 fois plus sécuritaire que l'automobile. Des analyses faites à Montréal indiquent des résultats similaires.

2 Marcher pour prendre le bus

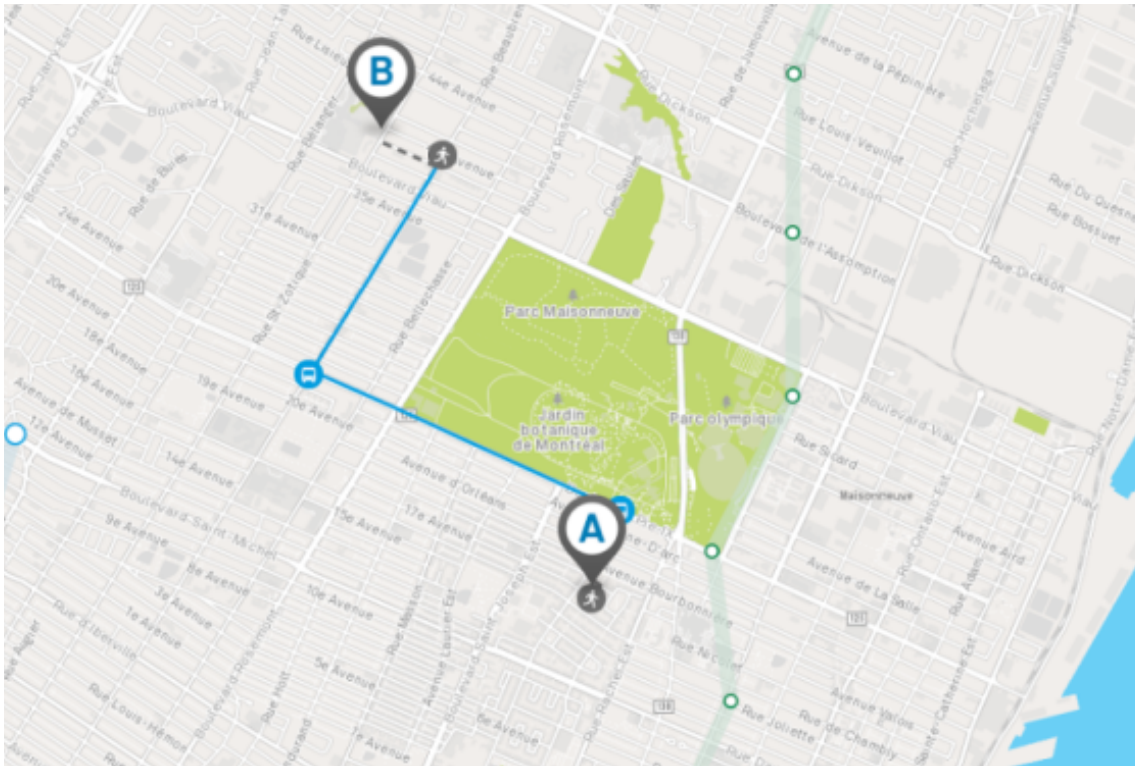
Avant de monter à bord, ou après en être descendu du bus, l'usager du transport collectif est un piéton. La SAAQ souligne dans son document de consultation (p.23) que c'est aux intersections que se produisent la plupart (53%) des accidents.

D'autres intervenants à ces audiences ont recommandé diverses mesures pour augmenter la sécurité des piétons; on pense entre autre à la recommandation 14 du CREM à ce propos. Nous endossons cette recommandation qui contribuerait à améliorer la sécurité de tous les piétons, incluant les usagers du transport collectif.

3 Les traversées que l'on pourrait éviter

En plus du trajet initial et final, le moment où l'utilisateur-piéton est le plus exposé est sans doute celui où il doit faire la correspondance entre deux autobus. Cela se produit aux intersections d'artères qui sont d'autant plus achalandées que la pointe de circulation est maximale pour les autos, les autobus, les piétons et les cyclistes. Nous prenons pour acquis qu'en réduisant le nombre de traversées d'intersections achalandées, on réduira d'autant le risque d'accident.

Voici un exemple qui illustre ce que l'on entend par traversée évitable : Un usager part de chez lui et suit le trajet recommandé par la STM :



Il marche sur Mont-Royal et traverse Pie-IX pour attendre l'autobus; prends la 139 Nord jusqu'à Beaubien; retransverse Pie-IX pour prendre la 18 Est jusqu'à la 39^e Avenue; et complète le trajet à pied. On notera que le boulevard Pie-IX comporte six travées et supporte un lourd trafic puisqu'il traverse toute l'île à partir du port jusqu'au pont du même nom vers Laval.

La première traversée de Pie-IX serait difficile et coûteuse à éliminer, elle est considérée comme inévitable. Par contre, la seconde n'est requise que parce que l'arrêt de la 18 est situé à l'ouest de Pie-IX; elle est désignée comme **traversée évitable**.

Pour éviter cette seconde traversée, il faudrait soit déplacer l'arrêt de la 18, ce qui créerait le même problème pour ceux qui arrivent en prenant la 139 vers le sud, ou ajouter un second arrêt, ce qui causerait un ralentissement de la vitesse des autobus, et

une réduction des places de stationnement. Nous ne proposerons donc pas de solution systématique et universelle.

La STM, comme d'autres sociétés de transport, effectue régulièrement des modifications de la localisation des arrêts suite aux demandes formulées par des usagers, des commerçants ou par les élus municipaux. Il s'agit là d'interventions utiles, mais qui reposent sur une analyse spécifique et déclenchée de manière arbitraire.

Concernant les traversées évitables, il y a deux informations requises pour prendre des mesures plus efficaces et mieux ciblées :

- Premièrement : Établir la fréquence des accidents impliquant des piétons lors d'une correspondance

Il est difficile de savoir si un accident entre un piéton et un véhicule est lié à une correspondance car cette information n'apparaît pas dans les rapports de police. L'organisme le mieux placé pour obtenir cette information, c'est la SAAQ. Il serait en effet très facile d'effectuer un sondage auprès des piétons accidentés pour savoir quelle proportion d'entre eux était en train de faire une correspondance au moment de l'accident. Les actions à prendre par la suite seraient très différentes si l'on trouvait, par exemple, qu'aux intersections où il y a des correspondances, l'on observe aussi peu que 1 % ou bien au-delà de 10% des accidents liés à ces **traversées évitables**.

- Deuxièmement: Obtenir le nombre de traversées induites par les correspondances

Pour déterminer quelles interventions sont prioritaires, il faudrait savoir combien de personnes traversent la rue pour correspondre d'un autobus à un autre. De ce côté, ce sont les sociétés de transport qui ont la réponse, et grâce aux données générées par l'utilisation de la carte Opus, elles pourraient déterminer le nombre de passagers qui correspondent ainsi.

Afin d'aborder cette question avec des faits plutôt que des hypothèses, il est nécessaire que la SAAQ détermine le taux de piétons victimes d'accidents. De plus, il faudrait savoir si la victime débutait ou complétait son déplacement ou si elle était en correspondance entre deux autobus. Il faudrait aussi que la SAAQ exige des sociétés de transport qu'elles fournissent le nombre de traversées induites à chaque point de correspondance. Le nombre de montées et de descentes à chaque arrêt serait aussi intéressant. Ces résultats devraient être rendus publics pour l'usage d'organismes comme le nôtre.

4 La sécurité du vélo en libre-service

Transport 2000 considère que le vélo en libre-service (Bixi) fait partie du transport collectif même s'il n'est à proprement parler du transport en commun. Ainsi, nous supportons les initiatives visant l'amélioration de la sécurité des cyclistes en milieu urbain comme celles proposées par Vélo-Québec.

5 La cohabitation vélo-autobus dans les voies réservées

La question de la cohabitation sécuritaire du vélo et de l'autobus en voie réservée nous préoccupe également. Nous supportons la position de l'ATUQ sur cette question, telle qu'elle apparaît aux pages 6 et 7 de son mémoire. Elle invite le *gouvernement à travailler avec les sociétés de transport avant de permettre l'accès de tous types de véhicules aux voies réservées, incluant les vélos*. Cependant il faut garder à l'esprit que les voies réservées pour bus sont mises en place afin de réduire la durée du trajet et de maintenir la ponctualité du service. Toute cohabitation qui a des impacts négatifs sur ces deux caractéristiques n'est pas souhaitable et toute cohabitation ayant des impacts négatifs sur la sécurité est inacceptable.

Conclusion

La SAAQ a éloquentement démontré qu'entre 1973 et 2015 le nombre de décès a chuté d'une façon constante malgré une augmentation du nombre de véhicules et du nombre de permis de conduire. Il s'agit du résultat de très nombreuses initiatives prises à divers niveaux et touchant des aspects de promotion, de contrôle, de réglementation, d'ingénierie routière, de traumatologie, de services ambulanciers et de technologies. Toutefois, le Québec a connu une évolution comparable à ce qui s'est passé dans l'ensemble des pays développés.

Il faut garder à l'esprit que ces résultats ont été obtenus sur une période de 42 ans. Que nous réserve le futur? Tous conviennent qu'au XXI^e siècle la population des villes continuera de croître de même que le nombre de véhicules urbains (électriques ou non). À cela s'ajoute le vieillissement de la population (plus grande vulnérabilité), de même qu'une croissance de l'usage du transport en commun, du vélo et de la marche. Les progrès des décennies précédentes sont acquis, mais Transport 2000 croit que de nouveaux défis à la sécurité vont apparaître, il faudra nous y adapter en faisant appel à la fois aux nouvelles technologies et à des changements de nos comportements. Et il faudra se montrer prêt à en payer le prix car chaque personne tuée ou blessée en est une de trop. C'est pourquoi il faut adopter la Vision Zéro pour l'ensemble du Québec.

Bibliographie

AAA Foundation for Traffic Safety, Impact Speed and a Pedestrian's Risk of Severe Injury or Death, September 2011, 20 p.

Access Minneapolis, Design Guidelines for Streets and Sidewalks, Ten-Year Transportation Action Plan, February 2008, pagination par chapitre.

ACTU, Transit Safety and Security, Issue Paper 23, 1 p.

ATUQ, Mémoire sur la sécurité routière, 28 février 2017, 10 p.

Badeau, N., D'Amboise, N., Traversée de la rue – Attentes des piétons à Montréal, Road Safety Policy Development, Congrès ATC, Montréal, 2014, 19 p.

CÉUM, Reconnaître la primauté du piéton dans l'espace urbain, un engagement de la Ville de Montréal, Mémoire, 21 mai 2013, 27 p.

City of London, Travel in London, Report 9, Transport of London, 2016, 257 p.

City of New York, Vision Zero, Action Plan, 2014, 40 p.

City of Toronto, Rajnath Bissessar, Tonder Craig, Pedestrian Scramble Crossings – A Tale of Two Cities, non daté, 27 p.

City of Toronto, Toronto Walking Strategy, Everyone is a pedestrian, 2009, 44p.

CREMTL, Amélioré la sécurité routière : un projet de société aux multiples bénéfiques, Mémoire, Février 2017, 28 p.

Federal Highway Administration, Pedestrian Safety Guide of Transit Agencies, February 2008, FHWA-SA-07-017, 68 p.

Federal Highway Administration, Pedestrian Safety Strategic Plan : Recommendations fo Research and Product Development, October 2010, 232p, (Sont identifiés 28 nouveaux projets de recherche et une bibliographie de 222 titres.)

Federal Highway Administration, Signalized Intersections Informational Guide, July 2013, 323 p.

Kim Ellen et al. Vision zero : a toolkit for road safety in the modern era, in Injury Epidemiology, SpringerOpen, Published online, 2017 Jan. 9. 12 p.

Litmann, T., Safer than we Think! Revisiting the Transit Safety Narrative, Victoria Transport Policy Institute, Nov. 2016, 54 p.

Miller Ian Dennis, Pedestrian and Cyclist Death Rates : a Comparison between several Major Cities, October 2016, 8p.

Miranda-Moreno L., Morency P., El-Geneidy A., The link between built environment, pedestrian activity and pedestrian-vehicle collision occurrence at signalized intersections, in Accident Analysis and Prevention, 2011, pp1624-1634.

Morency, P. et al., La sécurité des piétons à Montréal : améliorer les aménagements routiers, DSPM, Mémoire, 2013, 36 p.

Morency, P., Tessier, S., Vers l'amélioration de la sécurité routière pour tous, Direction régionale de la santé publique de Montréal, Mémoire, février 2017, 39 p.

Moudon Anne et al. Managing Pedestrian safety 1 : Injury severity, Research Report, Agreement T2695, Task 84, February 2007, 55p.

OECD, Zero Road Death and Serious Injuries, Leading a Paradigm Shift to a Safe System, International Transport Forum, 2016, 156 p.

Office of the Chief Coroner for Ontario, Pedestrian Death Review, February 2012, 66 p.

OMS, Make walking safe, A brief overview of pedestrian safety around the world, 6 p.

OMS, Rapport de la situation sur la sécurité routière dans le monde, 2015, 16 p.

Park Seri, Trieu Vanti, Transit Bus and Pedestrian Safety Analysis in the Context of Operator Improvements and Traffic Volume Assessment, in Open Journal of Civil Engineering, 2014, 4, 147-158.

Retting, R A., et al. Crash and injury reduction following installation of roundabouts in the United States, Am J Public Health, April 2001, p. 628-631.

Retting R A et al. A Review of Evidence-Base Traffic Engineering Measures Designed to Reduce Pedestrian-Motor Vehicle Crashes, Am J Public Health, September, 2003, 93(9), p. 1456-1463.

SAAQ, La sécurité routière, ça nous concerne tous!, Document de consultation publique, Décembre 2016, 57 p.

Shahla Farhad et al. Analysis of Transit Safety at Signalized Intersections in Toronto, Transportation Research Record, vol 2102, 2009, page 108-114.

Trafikverket, Swedish transport Administration, Road Safety, Vision Zero on the move, February 2012, 20 p.

UK, Chartered Institution of Highway and Transportation, Manuel for Streets 2, September 2010, 144 p.

UK, Department of Transport Manuel for Streets, 2007, 146 p.

Vélo Québec, Consultation provinciale sur la sécurité routière, Mémoire, février 2017, 23 p.

Ville de Montréal, Bilan quinquennal 2008-2012, Mise en œuvre du Plan de transport, Direction des transports, 2012, 224 p.

Ville de Montréal, Charte du piéton, Juin 2006, 8 p.