

**Proposition de communication pour les
2e Rencontres Francophones Transport Mobilité (RFTM)
Montréal, 11-13 juin 2019**

Titre :

Accélérer le mouvement vers les rues conviviales au Québec

Auteur(s) :

Tristan BOUGIE, chargé de projet, Centre d'écologie urbaine de Montréal,
tristan@ecologieurbaine.net

Mikael ST-PIERRE, urbaniste et chargé de projet, Centre d'écologie urbaine de Montréal,
mikael@ecologieurbaine.net

Mots-clés :

Rues conviviales, aménagement, transport actif,

Résumé :

Qu'est-ce qu'une rue conviviale ?

Les communautés du Québec poursuivent leurs efforts pour devenir plus denses et favoriser la mixité. L'offre d'infrastructures de déplacement pour les piétons, les cyclistes et les usagers du transport collectif est une préoccupation désormais incontournable des décideurs et des professionnels.

L'approche de conception des infrastructures routières axée sur la circulation véhiculaire est en transformation vers une approche centrée sur l'utilisateur. Cette approche émergente inclut tous les modes de transport, accorde une importance au lien entre la mobilité et les espaces publics et tient compte du contexte d'insertion des infrastructures de transport. Elle offre également une sensibilité aux aménagements écologiques et contribue à la réduction des émissions de gaz à effet de serre. Ce changement de paradigme, d'une approche unidisciplinaire déployée par les professionnels en isolant la fonction de mobilité des fonctions sociale et économique à une approche multidisciplinaire impliquant les parties prenantes dans la conception des infrastructures de transport, réitère l'importance d'une meilleure intégration des transports à l'aménagement du territoire.

La récente Politique de mobilité durable, adoptée par le gouvernement du Québec en 2018, établit des cibles ambitieuses quant à la promotion des modes alternatifs à l'auto solo. La question des rues conviviales y est abordée. À terme, le gouvernement du Québec a comme objectif d'intégrer dans ses normes de conception ce nouveau modèle d'infrastructure routière. Par ailleurs, il s'est engagé à soutenir le milieu municipal dans l'adaptation des infrastructures urbaines au profit des transports actifs¹.

Depuis le tournant du siècle, des municipalités pionnières aux quatre coins du Québec s'activent à revoir la façon dont les rues sont conçues. Entre autres, depuis 2011, les municipalités de la Communauté métropolitaine de Montréal (CMM), où se concentre près de la moitié de la population du Québec, agissent dans des domaines diversifiés afin d'atteindre les objectifs ambitieux du Plan métropolitain d'aménagement et de

¹ Ministère des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports. (2018). Politique de mobilité durable. Disponible au https://www.transports.gouv.qc.ca/fr/ministere/role_ministere/Pages/politique-mobilite-durable.aspx

développement (PMAD). La deuxième orientation du PMAD vient précisément soutenir le virage vers le transport en commun, la réduction de l'utilisation de l'auto solo et le développement des transports actifs à des fins utilitaires².

Dans ce contexte de changement de paradigme, le Centre d'écologie urbaine de Montréal (CEUM) est engagé à faire la promotion, aux quatre coins de la province, de l'approche des rues conviviales. L'approche des rues conviviales rappelle l'importance de l'échelle humaine dans l'aménagement de nos milieux de vie. Il s'agit d'une rue où il existe une équité entre les usagers, du plus au moins vulnérable, où l'on facilite l'accès aux infrastructures de transport (équité sociale) et où on intègre les fonctions sociales et économiques à la conception de la rue. L'objectif d'une rue conviviale consiste à créer des rues sécuritaires, efficaces et confortables pour tous.

Pourquoi faire une rue conviviale ?

Pour des rues plus sécuritaires

En 2017 au Québec, le nombre de piétons décédés sur la route a augmenté de 25 % par rapport à la moyenne de 2012 à 2016³. Plus de 60 % des accidents fatals impliquant cyclistes ou piétons, usagers plus vulnérables de la route, ont eu lieu à une intersection⁴. Ces accidents ont lieu sur des routes qui ont été conçues avec le transport rapide des voitures comme objectif principal. Or, le fait d'aménager les rues afin d'attirer des piétons et cyclistes contribue à diminuer le danger pour ces usagers ; plus d'usagers piétons et cyclistes utilisent une rue, plus le nombre de victimes et le risque pour les usagers diminuent⁵.

Les rues conviviales revoient l'aménagement des rues afin d'offrir un espace à tous les usagers de la route pour que ceux-ci soient en toute sécurité. Les mesures qui transforment la conception de la rue (trottoirs, traverses surélevées, meilleur positionnement des arrêts d'autobus, mesure de réduction du trafic et mesures d'accessibilité universelle) contribuent à diminuer le nombre de victimes de la route⁶. Le simple fait de repenser les traverses et intersections pour les piétons contribue à diminuer les risques de 28 %⁷. La diminution de la vitesse permise aux automobiles a un effet important ; alors que la probabilité de décès d'un piéton lors d'une collision avec un véhicule frôle les 90 % lorsque l'automobile roule à 60 km/h, celle-ci descend à 25 % à une vitesse de 40 km/h.

Pour des rues plus durables

Le transport compte pour près de 30 % des émissions de GES sur le territoire canadien (GIEC, Environnement et changement climatique, 2016) et génère l'émission de GES la plus importante au Canada annuellement, avec 144 millions de tonnes équivalent CO₂ en 2016. Les régions métropolitaines canadiennes ont vu une expansion de leurs périmètres d'urbanisation entre 1960 et 2000. L'aménagement et la mobilité étant des sphères interdépendantes, la planification et le développement de projets d'aménagements peuvent avoir des effets importants sur les habitudes de déplacement de la population.

Le concept de rue complète (ou conviviale) est une des clefs permettant aux municipalités québécoises de réduire leurs empreintes carbone. En 2011, Vélo Québec notait que la distance moyenne de parcours des automobilistes montréalais était de 7,5 km et qu'un très

² Communauté métropolitaine de Montréal (CMM). (2011). Plan métropolitain d'aménagement et de développement. Disponible au <http://cmm.qc.ca/champs-intervention/amenagement/plans/pmad/>

³ <https://saaq.gouv.qc.ca/salle-de-presse/communiquer/bilan-routier-2017-baisse-du-nombre-total-daccidentees/>

⁴ IDEM

⁵ Jacobsen, P. (2003). « Safety in Numbers: More Walkers and Bicyclists, Safer Walking and Biking. » Injury Prevention 9 (2003): 205-209.

⁶ Campbell, B., et al. (2004). « A Review of Pedestrian Safety Research in the United States and Abroad. » Federal Highway Administration Publication # FHWA-RD-03-042

⁷ King, M., Carnegie, J. & Ewing, R. (2003). "Pedestrian Safety Through a Raised Median and Redesignated Intersections." Transportation Research Board 1828 (2003): 56-66.

grand nombre de déplacements en automobile sont réalisés sur de très petites distances⁸. Ces déplacements automobiles, sur de petites distances, pourraient être convertis en déplacement en transport actif, si des aménagements appropriés et sécuritaires étaient offerts. Il a été démontré que 5 % à 10 % des déplacements automobiles pourraient facilement être convertis vers des modes de déplacement non motorisés⁹.

Une étude de 2014 démontre que pour le même segment de rue, l'aménagement d'une rue conviviale a contribué à faire diminuer la pollution atmosphérique due aux particules ultrafines de 43 %¹⁰. La réduction est particulièrement due à la réduction de la circulation de véhicules lourds, alors qu'il a été observé des quantités similaires de véhicules routiers avant et après. L'utilisation par les piétons a augmenté de 37 %.

Pour des citoyens en santé

Le modèle communautaire et l'environnement bâti local influent sur la santé des populations (Renalds, Smith et Hale, 2010). De nouvelles données probantes suggèrent que le modèle qui favorise la marche et le vélo utilitaires ou le transport actif répond au besoin croissant des Canadiens d'augmenter l'activité physique pour bénéficier de ses effets positifs sur la santé (Heath et al., 2006 ; Panter et al., 2016).

Selon la National Conference of State Legislators, la meilleure méthode pour les législateurs d'encourager le transport actif est par l'aménagement de trottoirs et de pistes cyclables dans les rues, créant des rues conviviales¹¹. 43 % des répondants d'une étude ayant des installations sécuritaires pour marcher près de leurs domiciles répondaient aux besoins d'activité physique quotidiens, alors que seuls 27 % des répondants n'ayant pas d'installations sécuritaires en faisaient autant¹². Une communauté avec des rues conviviales rend possible l'activité physique, par le déplacement, à ces résidents de façon sécuritaire et facile.

Plus encore, l'aménagement de rues conviviales a de nombreux autres bénéfices pour les municipalités québécoises : peu coûteux, mise en place facile, expérimentation préalable possible. Combiné avec des réseaux de transports collectifs, la rue conviviale contribue à diminuer la part modale de l'automobile¹³. De la recherche ontarienne démontre également que l'approche peut contribuer à augmenter l'attrait d'une artère commerciale¹⁴.

La proposition

La proposition de communication du CEUM pour les 2e Rencontres francophones Transport Mobilité se découpe en cinq sections :

- **Présentation et définition de l'approche**
- **Études de cas** : présentation d'études de cas directement inspiré de l'inventaire « Des rues inspirantes : un inventaire pour passer à l'action » publié par le CEUM en 2018
- **Bénéfices** : revue des bénéfices associés à l'aménagement de rues conviviales
- **Boîte à outils** : rapide survol d'outils développés pour faciliter la planification des rues conviviales
- **Perspectives : vers l'élaboration de politiques municipales** : discussion sur la pérennisation de l'approche dans les municipalités québécoises

⁸ http://www.velo.qc.ca/files/file/edvaq2010/EV2010_RapportOD_Montreal.pdf

⁹ 10 Littman, Todd TDM Encyclopedia (ADONIS, 1999; Mackett, 2000; Socialdata Australia, 2000; Cairns et al, 2004).

¹⁰ Shi Shua, David C. Quirosab, Rui Wangc, Yifang Zhuab. Changes of street use and on-road air quality before and after complete street retrofit: An exploratory case study in Santa Monica, California

¹¹ Teach Robbins, L., Morandi, L. (2002, December). *Promoting Walking and Biking: the Legislative Role*. National Conference of State Legislators. www.activelivingleadership.org/pdf_file/Promoting_Walking_and_biking.pdf

¹² Powell, K.E., Martin, L., & Chowdhury, P.P. (2003). "Places to walk: convenience and regular physical activity." *American Journal of Public Health*, 93, 1519-1521.

¹³ Schneider, R. (2005). *Integration of Bicycles and Transit*, TCRP Synthesis 62.

¹⁴ The Center for Active Transportation. (2017). *Economic impact study of Bike Lanes in Toronto's Bloor Annex and Korea Town Neighbourhoods*