



La Démarche
des premiers quartiers de Trois-Rivières
développement | participation citoyenne | concertation

Consultations publiques – Vision Zéro

Bilan des échanges survenus lors des groupes de discussions organisés les 16 et 23 février 2019
et de la lecture des mémoires citoyens remis à la Ville de Trois-Rivières

Démarche des premiers quartiers de Trois-Rivières
749, boulevard du Saint-Maurice, 2^e étage
Trois-Rivières

Sommaire

Présentation de la Démarche des premiers quartiers / Trois-Rivières	4
Mandat de la Démarche des premiers quartiers / Trois-Rivières dans le cadre des consultations publiques	
– Vision Zéro	4
I – Données quantitatives	5
II – Données qualitatives	7
Transcription des échanges portant sur les enjeux	8
Sécurité	9
Ville	9
Le transport	10
Impact financier	11
Urbanisme	11
Qualité de vie	11
Acceptabilité sociale	12
Partage de la route	13
Transcription des échanges portant sur les solutions proposées par les citoyens	14
Analyses et études	15
Urbanisme et entretien du territoire	16
Éducation	18
Implication citoyenne	20
La qualité de vie	20
Observations des citoyens au regard des 5 Familles de mesures	22
Zones spécifiques identifiées par les citoyens comme problématiques	23
III – Données extraites des commentaires et mémoires citoyens	26
Recensement des idées citoyennes n’ayant pas été déjà répertoriées	27
Commentaires sur l’organisation des journées de consultation publique	31
Zones identifiées par les citoyens	33
IV – Bonnes pratiques – Vision Zéro ailleurs	37
V – Analyse et recommandations de l’équipe de la Démarche des premiers quartiers / Trois-Rivières	41

Afin d’alléger le texte, l’usage du masculin sera priorisé dans la suite du document pour faire référence à l’ensemble des citoyens et citoyennes.

Présentation de la Démarche des premiers quartiers / Trois-Rivières

La Démarche des premiers quartiers / Trois-Rivières est une coalition d'organismes, de citoyens et de citoyennes. Cette coalition a vu le jour en 2001. Elle œuvre auprès de la population des premiers quartiers de Trois-Rivières depuis 17 ans et, dorénavant, auprès de l'ensemble de la population trifluvienne. Près de 60 partenaires et citoyens en font partie.

La prise en compte et la mobilisation des citoyens pour le développement de leur communauté sont la pierre angulaire de l'organisation. Nous nous appuyons sur les principes de prise en charge citoyenne individuelle et collective, de solidarité, de transformation sociale et de justice sociale. Une approche territoriale intégrée, concertée et non sectorielle est privilégiée. La revitalisation urbaine intégrée se distingue par des stratégies sectorielles de développement urbain, économique et social, par les objectifs qu'elle poursuit et l'approche concertée et participative qu'elle privilégie.

Objectifs :

- Réaliser, en concertation avec les acteurs du milieu, des activités pouvant améliorer la qualité et les conditions de vie des citoyens et citoyennes sur les plans social, économique, environnemental et culturel avec une préoccupation pour les personnes en situation de pauvreté et en exclusion sociale
- Faciliter la mise en œuvre ou coordonner des initiatives, des activités ou projets qui contribuent à la revitalisation urbaine dans une approche intégrée : territoriale, concertée, intersectorielle, durable et privilégiant la participation citoyenne
- Organiser des activités de sensibilisation, d'éducation, d'information, de prévention et de formation

Priorités d'intervention :

- Développement des communautés – analyse des enjeux territoriaux et mise en action
- Consultations citoyennes et publiques
- Mobilisation, animation et soutien à la participation citoyenne
- Information et sensibilisation

Mandat de la Démarche des premiers quartiers / Trois-Rivières dans le cadre des consultations publiques – Vision Zéro

Lors des journées de consultation publique

Animation

Caroline Guay, coordonnatrice de la Démarche des premiers quartiers / Trois-Rivières, avait pour mandat d'assurer l'animation d'une des quatre (4) tables de discussion lors des journées du 16 et 23 février 2019. Elle s'est notamment employée à distribuer la parole, veiller à une équité du temps de parole entre les participants, et à orienter le débat en fonction du devis d'animation construit par Constance Ramacieri, consultante en participation publique, qui avait été mandatée avec son équipe pour réaliser l'animation des tables de discussion.

Il est à noter que c'est Constance Ramacieri qui a suggéré que Caroline Guay se joigne à son équipe (trois (3) personnes) pour l'animation d'un groupe.

Secrétariat

L'équipe de la Démarche des premiers quartiers / Trois-Rivières avait pour mandat d'assurer la prise de notes dans chaque groupe de discussion. Ce sont donc quatre (4) secrétaires qui ont retranscrit le contenu des échanges survenus dans les groupes sur lesquels elles avaient été affectées pour réaliser leur mission.

Postérieurement à ces journées

L'équipe de la Démarche des premiers quartiers avait à charge d'assurer la retranscription dactylographiée des notes prises au cours des échanges entre les citoyens, et d'assurer un tri des données permettant d'extraire l'ensemble des idées et avis émis au sein des groupes de discussion.

Elle devait également effectuer la lecture des mémoires remis par les citoyens et organismes à la Ville en dehors des journées de consultation publique et en assurer la synthèse, inscrite au présent rapport.

Enfin, elle devait également inclure au présent rapport ses recommandations vis-à-vis de la mise en œuvre du projet Vision Zéro.

I – Données quantitatives

Comptabilisation Présences	Ville de Trois-Rivières	Démarche des premiers quartiers de Trois-Rivières
16 février – Salle des Ormeaux - AM	74	76
16 février – Salle des Ormeaux - PM	50	56
23 février – Bâtisse Industrielle - AM	114	104
23 février – Bâtisse Industrielle - PM	77	74
TOTAL	315	310

Selon les données recueillies par la Ville, ce sont au total **528 citoyens** qui ont pris part aux journées de consultations publiques organisées les 16 et 23 février 2019, respectivement au Centre communautaire des Ormeaux, 300 rue Chapleau, et à la Bâtisse Industrielle, 1760, avenue Gilles-Villeneuve. Plus de la moitié de ces visiteurs, soit 315 personnes, ont participé aux tables de discussion.

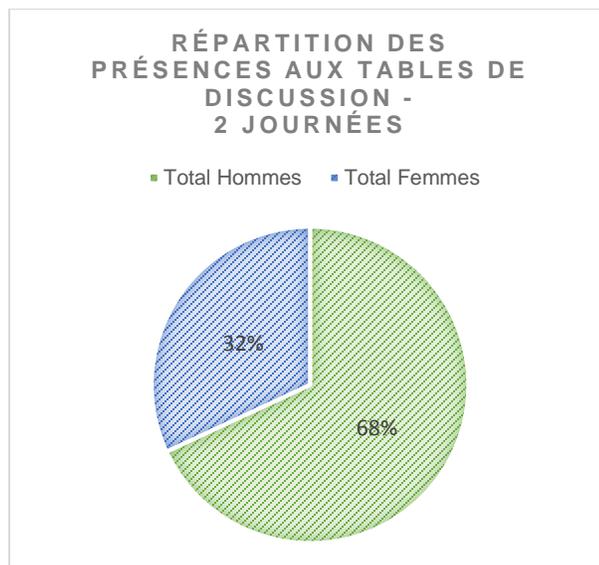
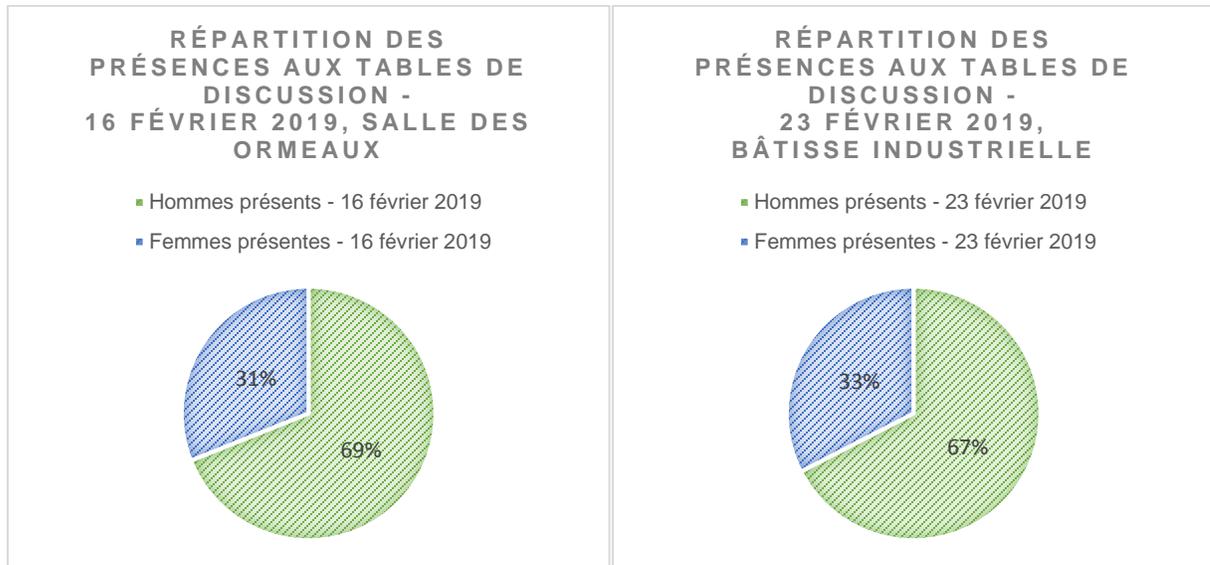
Chaque secrétaire a relevé les présences selon le genre dans les groupes de discussion au cours desquels elle avait la charge de prendre en note les échanges.

Les données relevées sont très proches des données fournies par la Ville de Trois-Rivières. À toutes fins utiles, nous avons établi un tableau comparatif des données recueillies par la Ville et par l'équipe de la Démarche des premiers quartiers de Trois-Rivières.

L'on peut présumer que les légères différences observées peuvent s'expliquer selon plusieurs facteurs :

- Les personnes présentes ont circulé dans plusieurs groupes de discussion, donc une même personne aura pu dans certains cas être comptabilisée par deux secrétaires ou plus.

- Des personnes qui s'étaient inscrites aux tables de discussion ont finalement préféré partir avant le début des échanges dans certains cas : trop d'attente entre les premières arrivées et le début des conversations, ou défauts acoustiques qui ont pu décourager certains citoyens.



Pour la répartition des personnes présentes aux tables de discussions selon le genre, les estimations de la Ville sont très similaires aux observations de l'équipe de la Démarche des premiers quartiers. Les écarts de 2 points de pourcentages peuvent s'expliquer par les mêmes éléments que précédemment cités.

Nous constatons qu'environ deux tiers des participants aux tables de discussion sont des hommes. Il est cependant important de noter que lors de l'analyse des données, il n'a été établi aucune corrélation entre le genre et le positionnement face au projet Vision Zéro (les hommes n'ont proportionnellement pas émis plus d'avis négatifs que les femmes).

Concernant les prises de paroles, nous constatons que le ratio est similaire : sur les deux journées de consultations publiques, les hommes ont pris 400 fois la parole, contre 174 fois pour les femmes.

Une des secrétaires dans les groupes de discussions a fait l'exercice de comptabiliser le nombre d'interventions par personne. S'il s'avère compliqué d'établir une généralité à partir de données recueillies sur un quart de l'échantillon, il est intéressant d'observer que la majorité des personnes sont intervenues au moins deux fois sur ces groupes de discussions.

Enfin, l'on notera qu'au cours des après-midis des deux journées de consultation, un groupe de discussion a été annulé, ce qui a porté le nombre de groupe à 3 les après-midis contre 4 les matins. Ces annulations étaient dues à un manque de participants : en effet, moins de citoyens étaient présents après l'heure du dîner qu'en matinée.

II – Données qualitatives

Ces données sont issues des transcriptions des notes¹ prises par les quatre (4) secrétaires de la Démarche des premiers quartiers de Trois-Rivières lors des groupes de discussion organisés pendant les séances de consultation publique des 16 et 23 février 2019.

Pour des raisons de lisibilités et pour s'assurer d'être fidèles aux propos des citoyens, cette partie ne contient pas d'analyse de notre part : les échanges retranscrits ont seulement été regroupés dans de grandes thématiques.

Afin d'assurer une cohérence, nous avons organisé la transcription des données qualitatives en fonction des points de discussions définis dans le devis d'animation des groupes de discussion, à savoir : les enjeux, les solutions, les observations face aux cinq (5) grandes familles de mesures du projet Vision Zéro, et avons ajouté une 4^e sous-partie destinée à retranscrire les problèmes identifiés par les citoyens dans des secteurs précis.

Les données à suivre sont qualitatives et non quantitatives : l'ensemble des idées exprimées est retranscrit au sein de ce rapport, qu'elles aient été citées par un unique citoyen ou par plusieurs. Nous n'avons pas établi de hiérarchie dans ces idées en fonction du nombre de citoyens les ayant citées.

¹ L'ensemble de ces notes, sans tri ni analyse, a été remis aux responsables à la Ville de Trois-Rivières.

Transcription des échanges portant sur les enjeux

Tableau synthétique de l'extraction des données qualitatives :

Note : Pour les éléments ici-bas mentionnés, notons qu'aucune vérification de la faisabilité ou de la véracité des faits n'a été effectuée. Cette section est une retranscription des éléments qualitatifs les plus fréquemment ressortis lors des consultations.

ENJEUX	
Sécurité	La sécurité apparaît comme l'enjeu majeur au cœur du concept « Vision Zéro ». À ce propos, les personnes présentes ont mentionné la sécurité des citoyens, la sécurité de l'utilisateur le plus vulnérable (piéton et cycliste), ou plus largement la sécurité routière.
Ville	<p>Les citoyens présents attendent de la Ville qu'elle explicite plus ses intentions vis-à-vis des projets à mettre en œuvre et du budget municipal.</p> <p>L'idée selon laquelle Vision Zéro est une vision à long terme fait consensus. Certains citoyens expriment à ce sujet l'inquiétude que la Ville mobilise trop vite des efforts et des moyens financiers pour s'apercevoir quelques années plus tard que cela ne fonctionne pas et doit revenir en arrière.</p>
Transport	Cet enjeu regroupe les questionnements liés à l'augmentation du temps de trajet et à la réduction du nombre d'automobiles sur les routes.
Impact financier	Les coûts que les citoyens de Trois-Rivières devront supporter pour l'application du projet Vision Zéro est un questionnement majeur.
Urbanisme	L'aménagement urbain du point de vue du développement technologique et de l'environnement.
Qualité de vie	Les citoyens voient dans le projet Vision Zéro des opportunités pour améliorer leur qualité de vie, mais y voient parallèlement une menace.
Acceptabilité sociale	L'acceptabilité sociale est liée à plusieurs facteurs : le projet Vision Zéro est vu comme une idéologie irréaliste qui exclut le facteur humain sur lequel il est impossible d'avoir un contrôle, il y a une inquiétude face au changement d'habitudes de vie (liées à la circulation) que Vision Zéro pourrait engendrer, et l'approche ne peut fonctionner sans l'adhésion et l'implication des citoyens.
Partage de la route	Il y a une question de respect et de civisme qui est soulevée, ainsi qu'une problématique d'habitudes de circulation.

Sécurité

Sécurité routière

- Importance de supprimer les distractions au volant (cellulaire, mais aussi les éléments extérieurs pouvant capter l'attention des conducteurs de façon indésirable : panneaux publicitaires).
- Risques beaucoup plus élevés de mourir au cours d'un impact à 50 km/h qu'à 40 km/h.
- Élimination du « facteur stress » chez les conducteurs (par exemple, certains relèvent la peur de se faire klaxonner s'ils ne roulent pas au-dessus de la vitesse maximale autorisée).
- Réflexion sur l'âge d'obtention du permis de conduire : selon les statistiques, ce sont les jeunes qui présentent les comportements les plus dangereux au volant. Une citoyenne cite que « le cerveau arrive à maturation à 25 ans ».

Sécurité de l'usager le plus vulnérable

- Priorisation de la sécurité aux abords des endroits fréquentés par des enfants (écoles, services de garde et parcs).²
- Accroissement de la prudence de l'ensemble des usagers de la route.
- Augmentation du sentiment de peur pour tous les usagers de la route (Trois-Rivières).
- Reconnaissance de la vulnérabilité des motocyclistes.
- Prise en considération qu'une automobile est une arme mortelle.

Inquiétudes soulevées par les personnes présentes

- La diminution de la vitesse pourrait créer un faux sentiment de sécurité et entraîner une baisse de vigilance.
- Importance de prendre en considération les différences de situation en fonction des saisons : c'est surtout la sécurité en hiver qui doit être augmentée, le danger est moins important en été.
- Dysfonctionnement d'une limite de vitesse à 40 km/h dans le quotidien des résidents de Trois-Rivières.
- Risque que des *photoradars* aux feux rouges (tels que proposés par certains citoyens) créent des accidents en raison des freinages brusques que cela peut occasionner.

Ville

Concernant le conseil municipal et la Ville³

- Plus d'information vis-à-vis des décisions prises par le conseil municipal, surtout lorsqu'elles auront un impact majeur dans leur quotidien. Information qui ne peut pas se faire uniquement avec la diffusion des séances du conseil.

² Il peut autant s'agir d'aménagements urbains que de présence policière dans ce cas

³ « La Ville » tel qu'écrit avec un v majuscule représente l'Institution, et donc l'ensemble des services offerts par la Ville de Trois-Rivières

- Volonté que les consultations publiques aient été réalisées avec la volonté réelle de prendre en compte les avis et idées en vue d'établir des priorités d'action.
- La sortie du projet, coïncidant avec le départ du Maire Lévesque, a créé une méfiance à l'égard du conseil municipal.
- Adoption d'une communication plus positive.
- Nécessité de poser des actions cohérentes avec ce qui est communiqué par le projet Vision Zéro : certains citoyens observent que les véhicules de la Ville ne respectent pas toujours les règles de circulation en place.
- Organisation d'un vote sur l'adoption du projet Vision Zéro.
- Critique d'une tendance à dénigrer et décrédibiliser le propos des gens qui se positionnent contre Vision Zéro dans les communications des représentants de la Ville.

Mesures

- Crainte que la baisse de la limite de vitesse soit destinée à augmenter les revenus de la Ville par les contraventions plus qu'à assurer la sécurité des usagers de la route.
- Lien à faire entre les mesures prévues par Vision Zéro et les causes et problématiques qui ont amené à proposer ces mesures. Nécessité de se baser sur une approche scientifique.
- Questionnement à entreprendre sur les méthodes qui permettent de définir une limite de vitesse : selon une étude citée par un citoyen présent, les conducteurs circulent à une vitesse qu'ils jugent raisonnable en fonction des conditions sur la route. Une limite de vitesse appropriée devrait donc :
 - o Être respectée par la majorité
 - o Sembler trop élevée pour la majorité (« sinon, ce n'est pas une limite »).
- Calculer l'impact des mesures et leurs répercussions sur les autres services de la Ville avant leur mise en application.

Approche Vision Zéro

- Projet de dernier recours après avoir renforcé l'application des lois.
- Vision Zéro envoie un message positif : on privilégie la sécurité plutôt que la vitesse.
- Ce débat aurait lieu d'être traité au niveau provincial.
- Le « vrai problème », à Trois-Rivières, résiderait dans le seuil de tolérance, jugé trop élevé, des policiers face aux contrevenants au Code de la route (tous usagers confondus).
- L'échéancier : pour certains il faut « prendre le temps de bien faire les choses », pour d'autres il faut « agir vite ».

Le transport

Temps de trajet

- Crainte que la baisse de la limitation de vitesse ne ralentisse la circulation au point de créer d'importantes congestions.
- Le temps de trajet n'augmenterait en moyenne que de 30 secondes à 40 km/h par rapport à 50 km/h.
- Vision Zéro pourrait permettre de décongestionner la ville qui accuse une hausse de trafic ces dernières années.
- Réduction du nombre de véhicules sur les routes.

Impact financier

Inquiétudes

- Crainte de voir augmenter fortement le compte de taxes municipales.
- Vision Zéro pourrait également nuire au tourisme si l'on communique qu'une vitesse élevée de plus de 40 km/h est systématiquement punie d'une contravention.

Opportunités

- Interrogation sur les subventions possibles au niveau provincial et fédéral pour financer un projet tel que Vision Zéro.
- Le coût des accidents : remise en état des équipements municipaux, frais médicaux, arrêts de travail, pertes totales... Un investissement en amont dans les routes pour les rendre plus sécuritaires serait pertinent.
- « Une vie n'a pas de prix » : le coût ne doit pas être un frein aux efforts à faire pour sauver des vies.

Urbanisme

Aménagement

- Gestion de l'étalement urbain : il serait préférable de concentrer les habitations pour éviter de créer un flux de circulation depuis les périphéries vers le centre de la ville.
- Importance d'anticiper sur les développements de nouvelles technologies à venir pour ne pas faire de dépenses qui s'avèreront rapidement obsolètes.
- Création d'un aménagement en synergie avec les énergies vertes : lutte contre les îlots de chaleur, verdissement des terre-pleins...

Qualité de vie

Inquiétudes

- Création d'un stress chez le citoyen en cas de répression policière systématique.
- Possibilité d'une perte de qualité sur les services d'urgence (incendie, ambulanciers, police...) si l'on observe une baisse généralisée de la limite de vitesse.
- La diminution de la limite de vitesse pourrait rendre le transport lourd plus polluant, car les véhicules lourds seront plus longtemps sur les routes et émettraient donc plus de gaz à effet de serre.

Influence positive de Vision Zéro relevée par les citoyens présents

- Les automobiles produisent une pollution sonore non négligeable : Vision Zéro pourrait permettre un apaisement de la circulation.
- Information ciblée sur le reste des mesures et pas juste sur ce qui concerne l'automobile.

- À l'heure actuelle, les conducteurs veulent éviter les grosses artères souvent très achalandées aux heures d'entrées et sorties de bureaux, et empruntent les rues résidentielles. Vision Zéro pourrait permettre de cesser cette dynamique éprouvante pour les résidents des rues concernées.
- Possibilité de rendre la ville plus conviviale pour ses résidents et plus attrayante pour de potentiels nouveaux résidents grâce aux mesures proposées.
- Vision Zéro pourrait également promouvoir la santé physique, notamment par la redécouverte de la marche en sécurité en ville.
- Trois-Rivières accuse un vieillissement de sa population, ce qui induit une médication plus fréquente et une perte de réflexes (augmentation du temps de réaction). Vision Zéro pourrait prendre cette problématique en charge grâce aux mesures de réduction de la vitesse.

Acceptabilité sociale

Facteur humain

- Importance de faire confiance au jugement individuel des conducteurs.
- Il n'existe aucune « solution miracle » pour agir sur le comportement des individus : il est donc impossible d'atteindre le « zéro mort ou blessé grave sur les routes ».
- Mise en relief des responsabilités individuelles.
- Dénonciation d'un manque de patience et un stress général chez les automobilistes à Trois-Rivières qui engendre une pression à conduire plus vite.

L'amorce du projet

- Critique de la façon dont Vision Zéro a été amené par le conseil municipal.
- Les citoyens ne se retrouvent pas dans le concept « Vision Zéro » et proposent l'adoption d'une « Vision Trois-Rivières ».
- Adaptation du projet à la réalité des citoyens de Trois-Rivières.
- Importance de la présence des conseillers aux tables de discussions pour recueillir les avis.
- Problème de communication entre les instances : la police présente aux kiosques des consultations publiques aurait annoncé qu'il n'y avait pas d'accidents dans les secteurs résidentiels (ce qui rendrait une limitation à 40 km/h dans ces secteurs inutile).
- Manque de cohérence entre l'adoption de Vision Zéro et la légalisation du cannabis (la consommation de drogue n'étant « pas sécuritaire »).
- Aux vues des statistiques, il y aurait de moins en moins de morts sur les routes : questionnement sur l'intérêt de Vision Zéro.

Inquiétudes

- Émergence de perceptions négatives sur l'automobile telles qu'il soit « mal vu » de circuler en voiture.
- Vision Zéro serait un concept qui favorise les piétons et cyclistes sans prendre en compte leurs incivilités : les automobilistes se sentent injustement visés par ce projet.
- La ville a changé, avec une hausse du parc automobile, mais sans augmentation du nombre de panneaux de signalisation.

Implication citoyenne

- Nécessité que les citoyens soient acteurs du changement.
- Inclusion des populations absentes aux consultations publiques : jeunes et familles.

Aspects positifs relevés par les citoyens présents

- Occasion de changer la « culture de l'automobile » très présente à Trois-Rivières.
- Changement des mentalités : des citoyens relèvent qu'il y a toujours une levée de boucliers face aux changements (ils citent l'exemple de l'imposition du port du casque sur les chantiers de construction).
- Vision Zéro serait avant tout une affaire de bienveillance.

Partage de la route

Respect et civisme

- Les responsabilités doivent être partagées entre tous les usagers.
- Il est important de mettre de l'avant le Vivre-Ensemble.
- Un effort collectif est nécessaire : Vision Zéro ne peut être la seule volonté du conseil municipal, sinon ça ne fonctionnera pas.
- Manque général de savoir-vivre de la part de conducteurs qui « mettent de la pression » à ceux qui respectent les limites de vitesse ou la priorité des piétons.

Circulation

- Plus grande place à accorder aux piétons à Trois-Rivières : il faudrait renforcer la communication autour de la priorité des piétons.
- Amélioration du réseau cycliste.
- Équilibrage de la présence des usagers sur la route (piétons, automobilistes et cyclistes).
- Uniformisation des règles de circulation (notamment pour les piétons et cyclistes) afin qu'il soit plus simple de connaître le Code de la route.

Transcription des échanges portant sur les solutions proposées par les citoyens

L'équipe rédactrice reconnaît que certaines des solutions proposées ne relèvent pas de la responsabilité de la Ville, elle a néanmoins fait le choix d'insérer l'ensemble des données recueillies au sein de ce rapport pour qu'il soit le plus représentatif possible des échanges. Rappelons qu'aucune vérification de la faisabilité ou de la véracité des faits n'a été effectuée.

Tableau synthétique de l'extraction des données qualitatives :

SOLUTIONS	
Analyses et études	Quelle que soit leur opinion vis-à-vis de Vision Zéro, les citoyens présents souhaiteraient qu'on démontre la raison d'être des mesures proposées, et qu'on leur présente les données sur lesquelles repose le projet. Ils souhaiteraient également que tous les impacts du projet soient calculés en amont.
Urbanisme et entretien du territoire	Une majorité des solutions proposées relèvent de l'aménagement urbain, que ce soit en termes de signalisation, d'aménagements piétons, de dispositions à prendre en hiver ou d'aménagements plus généraux.
Éducation	L'éducation et la sensibilisation sont ressorties comme les mesures à appliquer en priorité. Ce point fait consensus autant parmi les personnes favorables au projet Vision Zéro que parmi les personnes qui s'y opposent. Nous avons regroupé les propositions des citoyens selon deux approches : la répression et la coercition. Certaines propositions peuvent entrer en conflit ou même s'opposer, au sein d'un même regroupement : nous avons choisi d'inscrire l'ensemble des avis transmis lors des consultations publiques, ces conflits sont donc représentatifs de la diversité des opinions partagées lors de ces journées.
Implication citoyenne	Les citoyens présents ont signifié en majorité l'importance de l'implication et de la participation des citoyens pour assister la Ville dans la sécurisation du réseau routier de Trois-Rivières.
Qualité de vie	Les idées recensées dans cette catégorie vont concerner les transports collectifs / actifs, les autres services aux citoyens, mais également les avancées technologiques qu'il apparaît opportun d'étudier.

Analyses et études

Interventions ciblées

- Réalisation d'une analyse terrain par secteur, quartier ou district, afin d'identifier les zones à risques et de poser des actions en adéquation avec les problématiques rencontrées.
- Ciblage des zones où la vitesse doit être réduite à 40 km/h.
- Nécessité que les spécificités soient discutées entre les citoyens de chaque district et leur conseiller municipal : il est impossible d'appliquer des mesures de façon généralisée pour l'ensemble de Trois-Rivières.

Échéancier du projet

- Établissement des étapes et actions à prioriser dans l'application de Vision Zéro.
- Diffusion d'un échéancier précis des actions à venir et de leur date d'application.

Documentation du projet

- Mise en place d'un projet-pilote, par exemple une période d'essai d'un an pour l'application de Vision Zéro.
- Publication annuelle des données relatant les raisons des accidents, afin d'assurer une meilleure compréhension des tenants et aboutissants du projet.
- Prendre des bonnes pratiques à l'international (s'inspirer).
- Importance de ne pas comparer Trois-Rivières avec une grande ville ou une ville européenne, car celles-ci ne connaissent pas les mêmes réalités : nécessité d'adapter le projet aux spécificités de Trois-Rivières.

Information aux citoyens

- Mieux expliciter les intentions du conseil municipal par rapport à la Ville.
- Ne pas prioriser Vision Zéro au détriment d'autres projets municipaux.
- Réalisation et diffusion un plan d'action publique.
- Création d'une concertation avec les intervenants du milieu concernant l'application de Vision Zéro.
- Diffusion et accessibilité du présent rapport à tous les citoyens.
- Demande que des excuses soient présentées pour la « maladresse » de la vidéo des communications de la Ville qui a pu heurter des résidents se prononçant contre le projet.
- Réalisation d'un moratoire concernant Vision Zéro pour rattraper le lancement controversé du projet.
- Information sur la réalisation d'un contrôle des travaux publics qui ont un réel impact sur la sécurité (réparation des routes, déneigement).
- Recrutement d'une personne à plein temps sur Vision Zéro et notamment la gestion d'un site internet recensant les recommandations des résidents liées à ce projet en particulier.

Mise en œuvre du projet

- Évaluation des coûts et permettre aux citoyens de décider d'adopter ou non Vision Zéro, et à quelle condition, en fonction de tout ce qu'il faudra prendre en considération d'un point de vue financier.
- Soumission des critères de Vision Zéro et prioriser ceux qui ont le plus de consensus plutôt que d'implanter l'ensemble malgré la réticence d'une part considérable de citoyens.
- Manque de cohérence de la part de la Ville souligné entre le fait de subventionner le Grand Prix de Trois-Rivières et le fait de prôner la baisse de limitation de vitesse.
- Implantation graduelle des mesures pour favoriser une acceptabilité sociale.

Urbanisme et entretien du territoire

Signalisation

- Mieux indiquer et matérialiser les traverses piétonnières : grâce à des panneaux-stops et/ou des feux piétons.
- Mieux indiquer et matérialiser les zones scolaires.
- Mieux indiquer et matérialiser les stationnements réservés aux personnes en situation de handicap.
- Mieux indiquer et matérialiser les pistes cyclables (à l'aide, par exemple, de lignes bleues).
- Séparation des pistes cyclables des routes pour les voitures.
- Implantation de balises physiques dans les courbes pour les pistes cyclables.
- Mise en place de règles différenciées en fonction des saisons (été/hiver).
- Réduction du temps d'attente des piétons après avoir appuyé sur le bouton (car sinon ils n'attendent pas pour traverser).
- Mieux adapter la durée des feux piétons en fonction du type de traverse (c'est parfois trop long / parfois trop court).
- Les panneaux indiquant « Faites attention à nos enfants » devraient impliquer *de facto* une limitation de vitesse à 40 km/h.
- Implantation de radars éducatifs (indiquant la vitesse à laquelle une automobile roule en temps réel), dans des versions mobiles implantées aléatoirement si cela s'avère moins coûteux.
- Aménagement de *flashes* lumineux pour gagner en visibilité et raviver l'attention des conducteurs sur la signalisation, ou de cônes orange.
- Agrandissement des panneaux de signalisation pour les rendre plus visibles.
- Implantation des panneaux de signalisation au milieu des rues plutôt que sur les côtés.
- Barrière « physique » pour contraindre les gens à marquer leur stop.
- Variation de pancartes pour forcer les conducteurs à être plus attentifs.

Aménagements piétons

- Les trottoirs devraient être plus hauts pour assurer la visibilité des piétons.
- Aménagement de chaînes sur les trottoirs pour mieux séparer les piétons et la route.
- Meilleur entretien général des trottoirs (dénivellement, déneigement, déglacage, déneigement et trous).
- Aménagement de trottoirs sur chaque rue.
- Création de voies réservées aux piétons lorsqu'il n'y a pas de trottoirs sur les rues.

- Création d'un pont pour piétons et cyclistes à proximité du pont Radisson pour relier l'est et l'ouest de Trois-Rivières.
- Aménagement d'un plus grand nombre de traverses piétonnières.
- Création de tunnels pour faciliter le déplacement des piétons sur les artères présentant un gros flux de circulation.
- Apposition de lumières LED sur les panneaux des brigadiers pour les rendre plus visibles et accroître leur sécurité.
- Aménagement de sentiers réservés (comme des ruelles) qui permettraient aux enfants d'aller à l'école à pied de façon sécuritaire.
- Les terre-pleins sont dangereux pour les piétons.

Aménagements visant les automobilistes

- Création d'aménagements dont le design fait naturellement ralentir : ruelles vertes, terre-pleins fleuris, ajout d'arbres ...
- Aménagement de rues plus larges.
- Création d'espaces pour les poubelles afin qu'elles ne gênent plus la circulation les jours de collecte.
- Aménagement de davantage de dos-d'âne, surtout dans les rues identifiées comme présentant une problématique concernant la vitesse de circulation.
- Abaissement systématique de la limitation de vitesse dans les rues sans trottoir.
- Effet bénéfique de la réduction de vitesse qui améliore la visibilité et réduit de fait les risques d'accident.
- Création de voies réservées aux autobus.
- Implantation d'un abribus à chaque arrêt d'autobus.

Aménagements généraux

- Uniformisation des périphéries en termes de règles de circulation, signalisation et limitation de vitesse.
- Concentration des zones résidentielles dans les développements futurs (gestion de l'étalement urbain) afin d'éviter un flux de circulation dense dans les liens entre le centre-ville et les périphéries.
- Implantation de commerces de proximité dans les développements domiciliaires afin de réduire la nécessité de l'usage de la voiture.
- Investissement dans une meilleure qualité de matériaux pour ne plus avoir à réfectionner les routes et les marquages au sol chaque année.
- Implantation de caméras en arrière des stops sur les autobus scolaires pour que les contrevenants soient systématiquement punis d'une contravention.
- Réflexion autour d'un système permettant de rendre les autobus scolaires plus visibles et que cela soit moins long pour eux de sortir leur panneau-stop.
- Augmentation de l'éclairage dans les rues pour accroître la visibilité.
- Changement du réseau routier qui a été conçu pour des usines qui aujourd'hui ferment.
- Les nouveaux développements résidentiels devraient se faire moins en fonction des automobilistes que des piétons / cyclistes.
- Les panneaux publicitaires constituent une source de distraction pour les conducteurs.

Hiver

- Réduction de la hauteur des bancs de neige pour assurer une meilleure visibilité : actuellement les automobilistes doivent s'avancer dangereusement sur la route pour voir si quelqu'un arrive à une intersection.
- Amélioration du déneigement.
- Les déneigeurs privés sont considérés comme dangereux et irrespectueux des résidences privées : la Ville devrait cesser de sous-contracter le déneigement.
- Création d'un règlement et faire de la prévention pour les cyclistes en hiver, car les conditions les mettent en danger, mais les rendent également dangereux pour d'autres usagers de la route.
- Responsabilisation des commerçants : leur laisser la charge de déneiger leur devanture pour faire des économies au niveau municipal et assurer la sécurité des piétons.

Inquiétudes soulevées

- Rétrécissement des rues ou implantation de dos-d'âne pourrait impliquer des difficultés pour les services d'urgence (police, pompiers, ambulanciers).
- Rétrécissement des rues risque de diminuer le champ de vision et augmenter le temps de réaction.

Éducation

Approche répressive

- Installation de photoradars (ce point divise l'opinion : certains sont pour des radars très sensibles, d'autres les voudraient modérés (laissant un écart de 6 km/h entre la vitesse réelle et la vitesse retenue pour le calcul des contraventions), et d'autres sont totalement contre, car ils les trouvent dangereux (risques de freinages brusques...).
- Installation de radars mobiles déplacés aléatoirement, autant pour des raisons économiques que pour éviter de créer l'habitude chez les automobilistes.
- Implantation de radars sur les stops comme c'est déjà le cas sur certains feux rouges.
- Accroissement de la présence policière pour mettre des contraventions systématiques aux contrevenants au Code de la route.
- Mise en place de contraventions systématiques pour les piétons qui ne respectent pas le Code de la route (lorsqu'ils traversent sur des espaces n'étant pas prévus à cet effet, ou lorsque le feu piéton ne le leur autorise pas, ou lorsqu'ils marchent sur la route).
- Priorité systématique à l'usager le plus vulnérable sur la route.
- Réglementation de l'écoute de la musique pour les piétons et cyclistes, car ceux-ci n'entendent pas les sons de la circulation lorsque la musique est trop forte et présentent de fait des comportements dangereux.
- Imposition d'un équipement adapté et réglementaire pour les cyclistes l'hiver.
- Installation de « *dummy* » dans des voitures banalisées (qui peuvent être de vieux véhicules de police) avec gyrophares pour inciter à diminuer la vitesse.
- Installation de caméras dans la ville pour combattre du même coup la vitesse et le crime.
- Mise en place d'un système de contravention croissante (exemple : amende la 1^{re} fois, amende doublée la 2^e fois, triplée la 3^e fois, et retrait du permis la 4^e fois).

- Imposition de cesser les accélérations aux feux orange alors que la loi impose un ralenti à l'approche de ces feux.
- Application stricte de la loi en punissant systématiquement les personnes ne respectant pas la signalisation et les limites de vitesse.
- Imposition d'au minimum un « stop » lors des virages à droite sur feu rouge.
- Suppression du virage à droite sur feu rouge.
- Priorisation d'une forte répression des contrevenants en zones scolaires.
- Mise en place d'une distance de sécurité réglementaire et punir ceux qui ne la respectent pas d'une contravention.
- Imposition du port d'un dossard / brassard jaune à tous les piétons, coureurs et cyclistes, avec bandes réfléchissantes lors des déplacements de soir.
- Nécessité de contraindre les commerçants à cesser les livraisons devant la porte qui gênent la circulation.
- Application du 40 km/h seulement de nuit (lorsque les lampadaires publics allument).
- Imposition d'une règle selon laquelle un piéton lève le bras pour signaler son intention de traverser et que cela lui donne automatiquement priorité.

Approche coercitive

- Accroissement de la présence policière pour inciter à réduire la vitesse sans nécessairement faire de répression systématique : le fait que les policiers soient visibles a déjà un effet positif sur la circulation.
- Que les policiers fassent aussi de la sensibilisation positive, en récompensant par exemple les bons comportements⁴.
- Mieux communiquer, et plus longtemps, sur les « nouvelles » règles de circulation routière (par exemple la priorité aux piétons).
- Un cours en Éducation de la route obligatoire au Cégep.
- Une part des cours obligatoires pour l'obtention du permis de conduire doit être donnée à l'école.
- Création d'ateliers de sécurité routière gérés par des pompiers et policiers dans les écoles à destination des plus jeunes.
- Création de campagnes de sensibilisation à l'instar des publicités antitabac.
- Création d'habitudes de vie, à l'instar du retrait des sacs plastiques dans les épiceries.
- Accroissement des communications de la Ville et les énoncés politiques portant sur la sécurité routière.
- Envois de rappels sur les règles de sécurité routière, dans le bulletin de la Ville ou en même temps que les pamphlets de rappel sur les bacs de recyclage et ordures ménagères.
- Sensibilisation dans les résidences de personnes âgées afin de les remettre à jour sur les nouvelles règles de circulation.
- Imposition d'heures de conduites avec un chauffeur de poids lourd aux personnes qui passent le permis pour comprendre la réalité de ces véhicules et comprendre la notion d'angle mort.
- Communication sur la sécurité routière dans les médias et sur les réseaux sociaux.

⁴ Un monsieur cite à ce sujet que son fils s'était vu offrir des places pour l'Expo de Trois-Rivières par des policiers qui le récompensaient de porter son casque de vélo.

Implication citoyenne

Services d'alertes

- La délation des contrevenants est une solution fiable à la lutte contre la criminalité.
- Mise à disposition d'un numéro d'urgence de la Ville pour signaler expressément et exclusivement les problèmes de sécurité routière.
- Le service « 311 » ne serait pas fonctionnel, car les citoyens ne voient pas de suivi s'effectuer suite à leur signalement (meilleure réactivité de la Ville à travers ce service).

Communication

- Poursuite des consultations publiques.
- Mise en place d'un suivi des consultations.
- Information des citoyens à travers des rapports détaillés et publics concernant les actions menées par la Ville.
- Consultation, sensibilisation et information dans les épiceries et centres d'achats (exemples).

Actions citoyennes

- Développement d'une vie de quartier avec un sentiment d'appartenance pour favoriser la conscientisation par les pairs.
- Création d'un comité citoyen pour donner une opinion sur les changements proposés.
- Création d'un comité de citoyens par district.
- Implication de la SAAQ dans le comité citoyen consultatif sur Vision Zéro.
- Mise en place d'un vote sur le projet Vision Zéro le 5 mai.
- Mise en place de cafés-conseils réguliers pour consulter la population.
- Intégration de Vision Zéro dans tous les comités de la Ville plutôt que de créer un nouveau comité.
- Mise en place d'une brigade urbaine pour sensibiliser à la courtoisie.

La qualité de vie

Transport collectif / actif

- Amélioration des services de transport en commun.
- Favorisation du covoiturage.
- Mise en place de stationnements incitatifs.
- Prise en compte des quadriporteurs : définir où est leur place sur la route, quelles sont les règles qui s'appliquent à ces moyens de déplacement en particulier.
- Installation d'un tramway en raison de l'urgence climatique.
- Imposition du paiement de plaques (un permis de circuler) aux cyclistes.
- Amélioration du service des autobus scolaires⁵.

⁵ Une dame relate que les autobus scolaires circulent si vite que celui de son garçon est incapable de s'arrêter devant la maison où il serait supposé.

Autres services aux citoyens

- Lien à faire entre les hôpitaux et la police pour faciliter le dépôt de plainte lors d'accidents.
- Déneigement aussi aux abords des résidences de personnes âgées (avec la même urgence qu'aux abords des écoles).
- Négociation avec les assureurs de la possibilité d'avoir un rabais sur les assurances lié à la baisse de vitesse en ville (pour dédommager de l'augmentation du compte de taxes).

Avancées technologiques

- Implantation dans les voitures d'un système qui alerte les conducteurs roulant trop vite.
- Imposition de cesser l'usage des systèmes qui détectent le taux d'alcoolémie, car ils créent des distractions à cause de sonneries régulières.
- Obligation de la présence d'un système anticollision dans les véhicules.
- Instauration d'un système antipollution dans les voitures.

Observations des citoyens au regard des 5 Familles de mesures

Au cours des groupes de discussion, il a été fréquemment nommé que les citoyens, quel que soit leur positionnement vis-à-vis du projet Vision Zéro, étaient globalement en accord avec toutes les familles de mesures à l'exception de la première intitulée « Réguler la vitesse ».

TITRE DES FAMILLES DE MESURES	OBSERVATIONS
1 – Réguler la vitesse	<ul style="list-style-type: none"> - Supprimer totalement cette famille de mesures. - Analyser les spécificités des secteurs avant de réguler la vitesse.
2 – Assurer un meilleur respect du code de la sécurité routière	<ul style="list-style-type: none"> - Si ces mesures sont appliquées, la 1^{re} famille de mesures ne sera pas nécessaire. - Ce sont les mesures à appliquer en priorité, car elles sont « la base de tout » : ce devrait être le premier point des familles de mesures.
3 – Améliorer le design du réseau routier	<ul style="list-style-type: none"> - Concentrer le budget sur les aménagements routiers. - Ces mesures seraient trop coûteuses à mettre en place. - Cette famille de mesures devrait être priorisée.
4 – Améliorer la circulation en période hivernale	<ul style="list-style-type: none"> - Supprimer le point intitulé « Améliorer la qualité de surface des artères et certaines rues collectrices ».
5 – Sécuriser les corridors piétons à haut risque	<ul style="list-style-type: none"> - Ces mesures seraient déjà appliquées. - C'est cette famille de mesures qu'il faut prioriser, car elles sont moins coûteuses.
6 – Autres	<ul style="list-style-type: none"> - 6^e famille de mesures : diminuer le flux d'automobiles. - Certains citoyens ne croient en aucune de ces mesures. - Il manque des mesures du point de vue de l'entretien : état des routes, nids de poule, qui sont des causes probables et sérieuses d'accidents. - Créer une 6^e famille du point de vue de l'information à faire passer pour sensibiliser et éduquer. - Investir de l'argent plutôt dans des infrastructures sécuritaires que dans l'éducation pour laquelle il n'y a aucune garantie de résultats. - Une hiérarchisation des familles de mesures par ordre de priorité a été proposée : D'abord la 2^e famille, ensuite le 5^e, la 4^e, et pour finir la 3^e. Dans cette proposition, la 1^{re} famille de mesures a été supprimée. - Il manque dans les mesures un point concernant la compétence des automobilistes, car la police explique lors des consultations que les causes d'accidents relèvent plus d'un manque de vigilance de la part des conducteurs que d'un problème de vitesse.

Zones spécifiques identifiées par les citoyens comme problématiques

L'équipe de la Démarche des premiers quartiers de Trois-Rivières a jugé opportun de recenser les signalements des citoyens au sujet de secteurs et problématiques précises. Il ne s'agit ici pas de données quantitatives, et il est important de prendre en compte que l'équipe rédactrice n'a pas effectué de vérifications concernant la véracité des propos recueillis.

Zones Problématiques

Boulevard des Chenaux :

La côte du boulevard des Chenaux est décrite comme étant très dangereuse en hiver, car mal déneigée.

Le boulevard en lui-même est décrit comme très problématique, avec un problème de non-respect des limitations de vitesse, de la signalisation (stops...), et des terrains privés souvent endommagés par des véhicules qui prennent mal leurs virages.

Coin Saint-Paul au niveau du Super C :

Cette intersection est décrite comme « à haut risque » pour tous les usagers de la route, mais particulièrement les piétons, en raison de la vitesse et des virages sur feu rouge.

La rue Saint-Paul est par ailleurs décrite comme vraiment dangereuse pour les enfants qui se rendent à l'école.

Rue des Forges :

Cette rue est citée comme très sécuritaire. Les citoyens pensent que la vitesse devrait être réduite à 40 km/h dans le centre-ville.

Rues De Pierriche et Château-Vert :

Ces rues sont décrites comme très dangereuses : les citoyens ne s'y sentent pas en sécurité, particulièrement les piétons.

Boulevard des Forges :

Les lumières synchronisées aident beaucoup, il faudrait appliquer ce principe ailleurs.

Boulevard du Carmel :

Ce boulevard est décrit comme étant très dangereux.

Au niveau du Cégep / secteur de la Terrière :

Les citoyens souhaiteraient plus de feux de circulation et des passages piétons mieux matérialisés pour permettre aux gens de traverser de façon sécuritaire.

Ce secteur est décrit comme très mal déneigé et dangereux.

Secteur de Normanville, rue Vaudreuil, rue de la Pinède:

Il n'y a aucun respect des piétons et d'une limitation à 30 km/h malgré la présence de nombreux enfants.

Les étudiants du Cégep se stationnent et prennent la rue de la Pinède « en otage ». La rue est envahie par les autobus. Elle est déneigée seulement côté pair, ce qui force les automobilistes à s'avancer dangereusement pour voir si quelqu'un arrive en sens inverse. Les trottoirs de façon générale sont mal déneigés et les résidents voudraient des dos-d'âne pour réguler la vitesse.

Zones Problématiques

À proximité des écoles Saint-Pie X et Marie-Leneuf :

Les traverses de piétons ne sont jamais respectées.

Rue Lajoie :

De nombreux dangers ont été signalés et jamais pris en considération par la Ville.

Entrées des commerces :

L'entrée des commerces à proximité des intersections est dangereuse. Deux exemples ont été cités : Rona près de la rue Bellefeuille et Winners sur des Récollets).

Côte Rosemont, rue Cherbourg, rue Rigaud :

La vitesse n'y est respectée qu'à condition qu'il y ait une police.

École Chavigny :

Les étudiants de l'école Chavigny sont régulièrement en retard à cause d'un problème de circulation des autobus le matin dans ce secteur.

Rue Gadbois:

Les non-résidents comme les résidents roulent trop vite sur cette rue. Pour certains citoyens qui y vivent, les enfants devraient pouvoir jouer dans la rue sans peur de se faire frapper.

Boulevard des Récollets :

Les gens accélèrent souvent et dangereusement pour passer sur les feux de signalisation orange.

Rue Saint-Maurice :

Son aménagement est vivement critiqué et décrit comme dangereux en hiver. Les citoyens se plaignent qu'elle prenait auparavant 10 minutes à déneiger et dorénavant 6 heures.

Boulevard Thibeau :

Dans la côte en particulier, les cyclistes ne font pas leur stop.

Il n'est toujours pas déneigé à 8h le matin alors que c'est une artère présentant une forte circulation en heures d'entrée et de sortie de bureau.

Boulevard Sainte-Madeleine :

Son aménagement a été critiqué et les citoyens sont mécontents de voir que quelques années après sa réfection, les rénovations du boulevard Sainte-Madeleine avaient été abandonnées : ils ont l'impression d'avoir payé « pour rien ».

Rue Notre-Dame-Est :

Cette rue appartient aux cyclistes l'été : ils imposent leur conduite parfois dangereuse et les automobilistes en portent la faute en cas d'accidents.

Rue Fusey :

Les nouveaux aménagements ont rendu cette rue encore plus dangereuse : plus difficile à déneiger.

Côte des Ormeaux :

Les citoyens constatent une négligence de la Ville du point de vue de la réfection des lumières et de l'aménagement, et trouvent la côte mal conçue.

Zones Problématiques

Rue Saint-Maurice :

La vitesse devrait être réduite à 40 km/h.

Coin Barkoff et des Ormeaux :

Il y a un manque de savoir-vivre dans ce secteur : les gens klaxonnent les automobilistes qui laissent passer des piétons.

Coin Chamberland / Thibeau :

Les feux piétons ne fonctionnent que très rarement dans ce secteur et ne sont pas assez longs pour permettre de traverser lorsqu'ils fonctionnent.

Rue Vachon :

Il y a des essais routiers sur le bout de la rue Vachon, à cause de la présence de concessionnaires, et pas de répression policière malgré une vitesse excessive.

Sur l'autoroute 40, de l'intersection 55 jusqu'au boulevard Thibeau-Nord ou des Prairies :

Il faudrait diminuer la vitesse à 80 km/h.

Il est impossible de marcher sur la rue des Prairies à cause de la sortie d'autoroute.

Les carrefours giratoires :

Ces espaces ne prévoient aucune place pour les piétons qui doivent se mettre en danger ou les contourner tout entiers pour les traverser.

III – Données extraites des commentaires et mémoires citoyens

Les données à suivre ont été recueillies hors des tables de discussions survenues lors des journées de consultation publique du 16 et du 23 février 2019. Ces données sont issues autant des cartons de commentaires laissés à disposition des gens au cours de ces journées, que des carnets de commentaires présents aux kiosques des exposants et que des mémoires et requêtes transmis à la Ville par d'autres moyens.

Dans un souci d'alléger la lecture du présent document, nous ne ferons part dans cette partie que des données qualitatives additionnelles présentes dans ces documents afin d'éviter les répétitions avec la partie précédente. Il convient de noter que le contenu des mémoires est cependant très représentatif des propos et opinions diverses recueillies lors des journées de consultation.

Dans la lecture, nous avons effectué un « tri » des contributions en fonction du positionnement adopté par leur rédacteur dans le commentaire. Nous n'avons effectué ce tri que lorsque le positionnement était très clairement indiqué, c'est ce qui explique le nombre de contributions « neutre ». Ces contributions neutres s'identifient par des idées et/ou suggestions pour améliorer la sécurité en ville. Aucune de ces contributions neutres ne fait état d'un accord avec la limitation de la vitesse de circulation à 40 km/h. Dans le comptage de ces contributions, nous avons exclu les données présentes dans les cahiers de commentaires laissés aux kiosques des exposants (à moins que ceux-ci n'aient été directement en lien avec un avis pour ou contre, ou avec une recommandation. Il apparaît en effet que les données regroupées dans ces cahiers soient des questions posées aux exposants ou des recommandations de ces mêmes exposants. Si elles n'apparaissent pas dans le comptage, les données qualitatives que ces contributions contiennent ont été inventoriées et retranscrites au même titre que le reste des mémoires⁶.

CONTRIBUTIONS (commentaires – mémoires)		
Pour Vision Zéro	Avis neutre	Contre Vision Zéro
23	98	99

On remarque que les contributions en faveur du projet Vision Zéro sont pour la plupart très documentées et construites. Ce fait est à mettre en regard avec le nombre de contributions « Pour » par rapport au nombre de contributions « Contre » qui présentaient aussi certains mémoires très documentés et argumentés scientifiquement.

On se rappellera pour expliquer cet écart de chiffres qu'il est courant de voir les personnes se positionnant contre une action de réagir plus que les personnes se positionnant favorablement.

Enfin, nous ferons remarquer que nous avons exclu un mémoire, déposé par Piétons Québec, de notre analyse. En effet, ce document était déjà en lui-même une synthèse d'études effectuées sur le territoire de Trois-Rivières et de recommandations. Plutôt que de retranscrire les données de ce rapport, nous préférons le transmettre en intégralité aux responsables de la Ville.

⁶ Il faut ici comprendre que leur exclusion des données quantitatives est un choix qui vise à ne pas multiplier les avis positifs et/ou négatifs en fonction du parti pris de l'exposant.

Recensement des idées citoyennes n'ayant pas été déjà répertoriées

Suggestions recensées dans les mémoires et commentaires

Analyse et études

Interventions ciblées

- Ventilation mensuelle des données de circulation routière afin de définir les périodes problématiques.

Échéancier du projet

- Réalisation d'un sondage simple (accessible à tous les citoyens) afin de sonder l'ensemble de la population trifluvienne sur l'adoption du projet Vision Zéro.

Documentation du projet

- Préconisation d'une approche opportuniste visant à intégrer Vision Zéro dans tous les projets de rénovations, modifications et ajouts d'infrastructures à venir qui sont déjà prévues dans le budget municipal.
- Un citoyen met en avant la thèse de Michelle Barry, qui démontre qu'une réduction de vitesse occasionne un surplus de la consommation d'essence, et donc une augmentation de l'émission de gaz à effet de serre. Il invite la Ville à prendre en compte le coût environnemental d'un tel projet.
- Un citoyen souhaite qu'on remette l'emphase sur le fait que ce sont les mêmes experts qui ont construit les routes si dangereuses qu'on lutte aujourd'hui contre qui sont cités en exemple par les élus défendant le projet Vision Zéro. Il souhaite également qu'on ne nie pas les habitudes de vie des citoyens par rapport à l'usage de l'automobile et qu'on n'impose pas un changement drastique à une population qui réagit contre.
- Des personnes résidant à Trois-Rivières depuis seulement quelques années constatent qu'ici en particulier, les gens sont irrespectueux du Code de la route et manquent de courtoisie (gestes déplacés lorsqu'on leur fait des remarques sur leur conduite inappropriée).
- Plusieurs citoyens déplorent que Trois-Rivières soit déjà la 3^e ville la plus taxée au Québec, mettant en avant des chiffres de 2015.
- Élaboration d'un comité de veille en matière de sécurité routière dans le monde en partenariat avec l'UQTR (Université du Québec à Trois-Rivières).

Information aux citoyens

- Publication et diffusion d'un suivi des recommandations adressées par le coroner de la Ville de Montréal.
- Présentation d'un bilan routier deux fois par année.

Mise en œuvre du projet

- COMSEP appuie le projet Vision Zéro et préconise le retrait des « irritants » qui posent le problème de l'acceptabilité sociale, soit la diminution de la vitesse à 40 km/h. Ils félicitent le conseil de Ville en rappelant que c'est ce même conseil qui a gelé le compte de taxes en 2018 : on ne peut en ce sens pas reprocher à la Ville de chercher à « augmenter ses revenus » au détriment des citoyens. Ils appuient également le travail réalisé sur la rue Saint-Maurice comme étant un exemple de ce qu'il faut pour l'avenir de Trois-Rivières : l'alliance environnement et sécurité.
- Attention à ne pas confondre sécurité et environnement : il faut que les objectifs restent distincts pour assurer qu'ils soient remplis.
- Proposition d'un sondage internet et téléphonique élaboré conjointement par le groupe « Contre Vision Zéro » et la Ville de Trois-Rivières pour assurer sa crédibilité auprès de l'ensemble de la population (trop peu de gens se sont présentés aux consultations publiques et le référendum ne serait pas la bonne solution).
- Proposition d'un sondage par zone résidentielle incluant les commerces (qui bénéficieraient d'une double voix) pour voter sur chacune des mesures proposées.
- Au sujet des familles de mesures présentées lors des consultations, un citoyen cite « Le point 1 – Réguler la vitesse est inacceptable, le point 2 – assurer un meilleur respect du code de la sécurité routière est une question de sensibilisation, et le reste des familles de mesures sont acceptables ».
- Création d'une concertation provinciale pour établir une cohérence dans les règles de circulation (signalisation...) d'une ville à une autre.

Urbanisme et entretien du territoire

Signalisation

- Favorisation de la signalisation sur poteaux plutôt qu'au sol afin qu'elle reste visible en hiver.
- Aménagement d'indications sonores sur chaque feu de circulation piéton.
- Mieux identifier les noms de rue, dégager les trottoirs encombrés par des haies.

Aménagements piétons :

- Outre le coût des changements de panneaux de signalisation, l'ajout de trottoir fera augmenter le compte de taxes en frais de déneigement dans quelques années.
- Aménagement de barres de protections sur les véhicules-poids lourds de la Ville et de ses fournisseurs destinées à ce que les piétons ne glissent pas sous les roues en cas de choc latéral.
- Aménagement des trottoirs le plus bas possible pour faciliter la mobilité des gens en situation de handicap.
- Imposition d'un dégagement de cinq (5) mètres aux intersections et de part et d'autre des passages pour piétons.
- Dans l'impression des lignes sur la chaussée, ajouter un pictogramme signalant que le piéton a la priorité.
- Puisage les « lacs d'eau » qui empêchent les piétons de circuler en ville lors des redoux.
- Imposition d'une défense de stationner en cas d'absence de trottoir sur une rue.

- Fermeture de certains tronçons de rues à la circulation afin de les réserver aux piétons (la rue des Forges par exemple).

Aménagements visant les véhicules

- Installation de caméras arrière sur la flotte de véhicules de la ville (pour prévenir les collisions).
- Réalisation d'un travail concerté au niveau des gouvernements (fédéral et provincial) pour développer des connaissances sur les miroirs convexes, caméras latérales et arrières, et nouvelles technologies de conduite assistée (pour la réduction des angles morts sur les véhicules lourds).
- Limitation progressive et selon des critères pertinents (présence du centre-ville et autres secteurs piétonniers) de la circulation des véhicules à angles morts élevés.
- Réduction de la vitesse sur la portion de l'autoroute 40 qui traverse le centre-ville à 70 km/h.
- Interdiction du virage à droite à certains moments de la journée pour préserver une fluidité de circulation.
- Abolition ou sécurisation des bretelles d'accès à certaines artères en ville : la présence potentielle de piétons est souvent oubliée à ces endroits.

Aménagements généraux

- Obligation des promoteurs à présenter un plan de livraison « confirme » aux objectifs de Vision Zéro en vue d'obtenir un permis pour tout projet de construction immobilière.
- Aménagement de « vraies » pistes cyclables qui ne seront pas juste matérialisées par un symbole peint sur la route.
- Du point de vue des traverses de chemins de fer, il faut rendre l'horaire des trains plus compatible avec le quotidien de la ville (heures d'entrée et sortie de bureaux...).
- Contrôle des entrées et sorties des stationnements afin qu'elles soient autorisées uniquement dans la direction du flux de la circulation (ne plus permettre de traverser toute la chaussée pour aller en sens inverse).
- Installation de panneaux aux entrées de la ville indiquant « Ici, on respecte la limitation de vitesse ».
- Le centre-ville (quadrilatère formé par les rues Laviolette, Notre-Dame Centre, Saint-Georges et Saint-Olivier) devrait devenir une zone à circulation restreinte.
- Réalisation d'une pression auprès des gouvernements Fédéral et Provincial pour qu'un centre de données fiscales soit implanté à Trois-Rivières plutôt que d'agrandir celui de Shawinigan pour réduire la circulation entre les deux villes (de nombreux Trifluviens y travaillent).
- Construction d'un pont sur la rivière Saint-Maurice à hauteur des limites du Cap afin que l'autoroute qui passe au centre-ville devienne uniquement un accès à celui-ci et puisse de fait voir sa limitation de vitesse réduite à 60 km/h.
- Ajout du service « Communauto » pour les usagers de la STTR (Société des Transports de Trois-Rivières).
- Création d'un stationnement – aire de covoiturage.
- Interdiction des vélos de performance sur les routes.
- Ralentissement du développement urbain et domiciliaire pour préserver l'écosystème.
- Les carrefours giratoires empruntés au modèle européen sont des facteurs d'accidents.
- Encouragement des modes de transport alternatif.

Hiver

- Augmentation du budget pour l'épandage d'abrasif sur les rues et trottoirs.
- Surveillance accrue du travail des entrepreneurs en déneigement.
- Interdiction de l'usage du vélo en période hivernale.

Inquiétudes soulevées

- Des résidents de la rue P-E Neveu font part d'une urgence à agir pour la réduction de la vitesse dans leur secteur : des véhicules stationnés légalement ont été accidentés à cause d'un excès de vitesse. De nombreux jeunes enfants marchent dans ce secteur en raison de la présence de garderies en milieu familial et d'un CPE.
- Une citoyenne remet une pétition signée⁷ par plusieurs résidents de son secteur pour la limitation de vitesse. Le document est notamment accompagné de recommandations de la part des résidents face à des problèmes précis.
- Interrogation sur les risques de retards des transports en commun si la limitation de vitesse est réduite à 40 km/h.
- Il ne faut pas rétrécir les chaussées, car une rue « large » en été devient « très étroite » en hiver en raison des bancs de neige.
- L'implantation de dos-d'âne risquerait de ralentir le déneigement.

Éducation

Approche coercitive

- Formation « cycliste averti » à offrir dans toutes les écoles de Trois-Rivières.
- Inclusion dans les campagnes de sensibilisation à venir d'un message ciblé concernant les usagers vulnérables.
- Rencontre des écoles de conduite pour les sensibiliser afin qu'elles ciblent les attitudes et habitudes de conduite à Trois-Rivières et donnent un enseignement en fonction de ces particularités.
- Mandater la police afin qu'elle émette des billets de courtoisie annonçant la peine encourue pour une infraction commise la première fois.
- Obligation d'un cours de courtoisie dans les auto-écoles.

Approche répressive

- Obligation du port du casque et interdiction pour les cyclistes d'utiliser la route à des fins d'entraînement ou de remise en forme.

⁷ Document remis aux responsables de la Ville de Trois-Rivières.

Commentaires sur l'organisation des journées de consultation publique

- Des citoyens ont pris le temps de souligner un bel accueil et une bonne organisation.
- Certains citoyens suggèrent que du café soit offert lors des consultations publiques.
- Des citoyens pensent qu'un kiosque de la STTR (Société de Transports de Trois-Rivières) aurait dû être aménagé.
- Les discussions ont été perçues comme « très bien gérées ».
- Il a été fait le commentaire cependant qu'il était très difficile de s'entendre dans les groupes de discussion. Il est préconisé dans le futur d'équiper les intervenants de microphones et de mieux isoler les salles de discussion les unes des autres.
- Le montage proposé pour expliquer Vision Zéro et diffusé à proximité des kiosques d'exposants a été décrit comme « excellent », mais les citoyens auraient aimé avoir un interlocuteur de la Ville avec qui en discuter.
- Des citoyens considèrent avoir beaucoup appris sur le projet Vision Zéro au cours de ces journées alors qu'ils pensaient jusque-là que cela concernait exclusivement une réduction de la limitation de vitesse à 40 km/h.
- Vision Zéro est perçu comme un premier pas pour une qualité de vie dans le respect des citoyens et de l'environnement à Trois-Rivières.

Plaintes à l'encontre de la Ville

- Les représentants des médias se plaignent d'un non-respect de la liberté de presse de la part de la Ville en ce qu'elle a interdit les médias électroniques à enregistrer et/ou filmer les échanges (la lettre ouverte a été publiée avant le 16 février 2019, et la Ville a réajusté ce positionnement en réservant une salle de discussion accessible aux médias. Les citoyens présents dans cette salle étaient avertis de la présence des caméras).
- Une citoyenne se plaint de l'usage d'enveloppe pour l'envoi des invitations aux consultations, qu'elle inscrit dans une démarche anti écologique et dans une dépense superflue.
- La vidéo réalisée pour expliquer Vision Zéro a heurté certains citoyens qui voyaient dans cette production du mépris de la Ville envers les citoyens.
- L'attitude de certains conseillers municipaux, dépeints comme « arrogants » et « méprisants » est dénoncée dans quelques commentaires.
- Certains citoyens voient dans le dossier Vision Zéro une volonté de la part de la Ville de diviser l'opinion en « montant les citoyens les uns contre les autres » (soit, selon notre lecture, le fait de monter les piétons et cyclistes contre les automobilistes, et *vice-versa*).
- Certains citoyens déplorent la difficulté à trouver de l'information vis-à-vis de Vision Zéro sur internet, et particulièrement sur le site internet de la Ville.

Interlocuteurs que les citoyens suggèrent d'inclure dans la création du comité « Vision Zéro »

- Syndicats des camionneurs et représentants de l'industrie du camion ;
- Villes liées (Shawinigan par exemple) ;
- Citoyens : piétons, cyclistes, aînés ;
- Concepteurs des routes ;
- Police ;
- Pompiers ;
- Chauffeurs d'autobus ;
- Représentants des écoles et services de garde ;
- Ministère des Transports du Québec ;
- STTR (Société de Transports de Trois-Rivières).

Apports contenus dans les mémoires

Sans pouvoir classer ces apports dans les catégories développées précédemment, il nous apparaît opportun de les inclure au rapport en les démarquant des autres annexes.

« Les 7 règles d'or de Vision Zéro (adaptées de la gestion de risques en milieu de travail et lors de déplacements en ville)⁸ :

1. Faire preuve de leadership – montrer son engagement.
2. Identifier les dangers – évaluer les risques.
3. Définir les objectifs – élaborer des programmes.
4. Garantir un système sûr et sain – être organisé.
5. Assurer la sécurité et la santé dans les déplacements dans la ville, et ce selon toutes les conditions climatiques.
6. Améliorer les qualifications – développer les compétences des concepteurs.
7. Investir dans le citoyen – motiver par l'information, la publicité et la formation citoyenne dans les écoles, collèges, universités, lieux de travail, lieux publics, etc. »

Mémoire remis par Piétons Québec à la ville de Trois-Rivières :

« **Synthèse des recommandations**⁹

Élaboration du plan d'action

- Établir des cibles intermédiaires en termes de tendance.
- Adopter une approche *backcasting*¹⁰.
- Cibler les comportements à risque plutôt que les groupes d'utilisateurs.
- Adopter une approche systématique plutôt qu'une approche par points noirs.

⁸ Tiré du mémoire remis par François Bellemare le 23 février 2019 - annexe.

⁹ Tiré du mémoire remis par *Piétons Québec*.

¹⁰ Partir d'un objectif à long terme pour établir ensuite les actions qui permettront d'y parvenir.

Mise en œuvre du plan d'action

- Établir des limites de vitesse sécuritaires.
- Réviser la hiérarchie routière.
- Implanter les mesures d'apaisement de la circulation là où elles auront le plus d'impact. »

Zones identifiées par les citoyens

Comme pour les idées recensées lors des groupes de discussions, l'équipe de la Démarche des premiers quartiers de Trois-Rivières a jugé opportun de recenser les signalements des citoyens au sujet de secteurs et problématiques précises. Il ne s'agit ici pas de données quantitatives, et il est important de prendre en compte que l'équipe rédactrice n'a pas effectué de vérifications concernant la véracité des propos recueillis.

Zones Problématiques

Rue de Nouë :

La côte de cette rue nécessite des aménagements pour les piétons : traverses et avertisseurs.

Rue Hart :

Y interdire le stationnement entre les rues Sainte-Cécile et Saint-François-Xavier, car cela gêne la circulation et créer des congestions (réduction à une voie).

Boulevard des Chenaux / rue des Alpes :

Il y a beaucoup de piétons dans ce secteur, mais aucun trottoir.

Rue Notre-Dame Centre / Intersection Radisson :

Peu de respect du Code de la route concernant l'arrêt à la vue du piéton signalant son intention de traverser.

Intersection des Récollets / Bellefeuille :

Citée comme « très dangereuse » autant pour les piétons que pour les risques potentiels de collision, en raison de la vitesse et du non-respect des feux de circulation.

Il y a une congestion occasionnée par le passage du train sur des Récollets qui refoule parfois jusque sur Bellefeuille.

Un éblouissement par le soleil empêche de distinguer la couleur des feux de circulation à certaines heures de la journée.

Il existe une confusion due aux voies à sens unique séparées par un terre-plein qui conduit des automobilistes à s'engager à contresens.

Il existait une confusion entre les deux feux de circulation qui a été corrigée par un réalignement de la seconde lumière, mais qui a pour « effet pervers » qu'on ne distingue la couleur du feu de circulation qu'à quelques secondes de délai.

La portion entre les deux voies à sens unique est à la fois trop longue et trop courte pour permettre une circulation fluide, ce qui occasionne régulièrement des manœuvres non souhaitables.

Les fausses intersections créées par les entrées du CAA, du Rona et du centre d'achat (dont le Winners) sont beaucoup trop proches de la véritable intersection et créent des congestions se répercutant jusque sur des Récollets.

Il serait souhaitable de rallonger de cinquante (50) mètres la longueur de la bretelle d'accès entre des Récollets Nord et Bellefeuille.

Zones Problématiques

Boulevard des Récollets :

Extrêmement dangereux pour les piétons entre le Pétro-Canada et la rue Réal Proulx. Les piétons traversent la côte en l'absence de passage piéton non loin du Colonel Sanders, ce qui est particulièrement dangereux en raison du manque de visibilité induit par la côte.

Côte de l'hôpital Cooke et du boulevard des Forges :

Présente une vitesse de circulation excessive.

Boulevard des Forges :

Ne pas éliminer la zone scolaire au profit de l'implantation d'un feu de circulation à l'intersection J-A Béguin.

Face à l'usine de filtration : les trottoirs ne sont pas déneigés et la chaussée rétrécie à cause de la neige, les piétons ne peuvent plus circuler. Il faut prioriser un déneigement par la souffleuse afin d'élargir la chaussée.

Boulevard Jean XXII, Sainte-Marguerite et des Récollets :

La neige entreposée sur les triangles formés par les bretelles d'accès et les coins de rue bloque dangereusement la visibilité.

Aréna Jérôme Cotnoir :

Installer des dos-d'âne à l'entrée du stationnement.

Rue Châteauvert et rue Principale :

Il y a d'importantes difficultés de circulation qui conduisent les citoyens à demander la présence de policier pour assurer la fluidité de circulation dans le secteur.

Golf des Forges :

Devrait être pris comme un exemple de développement favorisant le respect de l'environnement.

Boulevard Parent :

La création d'un trottoir entre Gilles-Lupien et Hamelin sur le boulevard Parent est souhaitée, de même que l'implantation d'un feu de circulation vert « clignotant » : on ne voit pas toujours les voitures en sens inverse lors d'un virage à gauche.

Coin de Soulanges / Rigaud :

Cette intersection nécessiterait l'implantation de panneaux-stops.

Rue Cherbourg :

Il faudrait réduire la vitesse dans cette rue à 40 km/h, particulièrement à proximité de l'école du Bois-Joli.

Côte Richelieu et boulevard Jean XXIII :

Il faudrait plus de traverses piétonnes sur ces artères et qu'elles soient mieux sécurisées. Sur la côte Richelieu, côté impair (2715-2885), entre Saint-Joseph et le viaduc : pas de trottoir malgré un trafic important dans ce secteur.

Zones Problématiques

Côte Rosemont :

C'est une artère à sécuriser de manière générale, particulièrement à proximité de l'aréna, du boulevard Jean XXIII et du boulevard Hamelin.

Rue de Francheville :

Il faudrait y réduire la vitesse.

Carrefour giratoire des Récollets / Laviolette :

Peu de respect du Code de la route concernant l'arrêt à la vue du piéton signalant son intention de traverser.

Rue Patry :

Cette rue ne devrait pas être fermée à la circulation, ce qui permettrait de décongestionner la rue Dessureault.

Des Érables, entre Latreille et Patry :

Augmentation considérable de la circulation causée par le détour que les automobilistes font pour éviter d'emprunter la rue Saint-Maurice depuis l'implantation d'un aménagement visant à ralentir la vitesse sur cette rue.

Proximité d'une zone scolaire (primaire et secondaire) : il faudrait idéalement déneiger les trottoirs des deux côtés (pour le moment seulement un trottoir sur deux de déneigé).

Rue Fusey :

Trop d'arrêts forcés sur cette rue entraînent les automobilistes à emprunter les rues résidentielles, notamment la rue Turmel.

Coin Chapleau / Vaillancourt :

Il y a beaucoup d'excès de vitesse malgré la présence d'un parc : les citoyens souhaiteraient la présence d'un radar.

Rue de la Traverse :

Réduire la vitesse à 40 km/h pour favoriser l'implantation d'une piste cyclable et améliorer le marquage au sol.

Parc Claude Champoux :

Mieux éclairer le parc.

Planter le panneau-stop plutôt au coin de la rue Cossette que sur la rue du parc.

Rue Lemarier :

Cette rue présente un tournant à 90 degrés qui s'avère particulièrement dangereux, car les automobilistes roulent trop vite dans le secteur (baisse de limitation de vitesse suggérée).

Rue Vachon / Intersection des Ormeaux :

Garderie à proximité et pas de trottoir pour les piétons malgré un flux de circulation important.

Difficultés à sortir des entrées de cours et commerces à cause du manque de visibilité engendré par les bancs de neige.

Permettre le stationnement sur la rue d'un seul côté sur une partie de cette artère.

Zones Problématiques

Rue Notre-Dame Ouest (Pointe-du-Lac) :

Réduire la vitesse, car le bruit de la circulation empiète sur la qualité de vie des citoyens en raison de la proximité des maisons.

Route 138 (Pointe-du-Lac) :

La piste cyclable est inexistante par endroits

Sainte-Marthe (à proximité de Trois-Rivières) :

Ce secteur est une porte d'entrée sur la ville de Trois-Rivières et les citoyens qui l'habitent souhaitent une réduction de la vitesse, car ils ne peuvent actuellement pas sortir sécuritairement de leurs allées.

Boulevard Thibeau / Saint Alexis (secteur Saint-Louis-de-France) :

Problème d'accumulation de neige et de glace sur les trottoirs dus à la projection de neige qui n'est pas retirée suite au déneigement de la rue.

Lors des jours de neige, la déneigeuse passe au maximum une fois sur le trottoir. L'eau projetée sur les trottoirs lors de précipitation se transforme en glace et crée une inclinaison qui force les piétons à marcher sur la route constamment pour ne pas glisser ou se blesser.

Suggestion de faire passer la limite de vitesse de 70 à 50 km/h sur cette portion, eu égard au fait que de nombreux véhicules y roulent déjà à 90 km/h.

IV – Bonnes pratiques – Vision Zéro ailleurs

Nous nous sommes appuyées sur les interventions des citoyens pour répertorier des lieux où l'implantation de Vision Zéro aurait été un succès, ou les villes qui bénéficient d'un équipement intéressant dans le cadre des aménagements que pourrait prévoir le projet.

Montréal

L'exemple de Montréal a été cité au cours des consultations à plusieurs reprises, pour Vision Zéro, mais aussi pour l'exemple d'une mesure en particulier qui aurait consisté à arrêter systématiquement les automobilistes en infraction sur une artère problématique, et qui aurait permis de régler durablement les problèmes de vitesse.

Vision Zéro a été adopté par la ville de Montréal en 2016, dans la lignée de mesures prises depuis 2008 pour réduire les accidents dans la ville.

Lorsque nous avons cherché à joindre la Ville de Montréal pour nous renseigner sur son implantation, nous avons été référés à la messagerie de la personne responsable. Cependant, nous sommes, à ce jour, sans nouvelle.

En visitant le site de la Vision Zéro à Montréal¹¹, nous nous apercevons que la Ville invite les citoyens à s'engager en cliquant sur un lien. Le 28 mars 2019, 209 personnes s'étaient « engagées ». Soit environ 0,01%¹² d'adhésion des citoyens de Montréal au projet.

Le plan d'action de la Ville de Montréal regroupe trois (3) grands thèmes sous lesquels se développent douze (12) actions :

Favoriser la collaboration

1. Créer une équipe dédiée à Vision Zéro et engager sept personnes supplémentaires pour la mise en œuvre du plan d'action.
2. Créer un Comité directeur Vision Zéro regroupant les partenaires les plus influents en matière de sécurité routière.
3. Mettre en place une équipe d'analyse postcollision mortelle.
4. Publier un « État de la sécurité routière à Montréal » chaque année.

Faire évoluer les mentalités

5. Travailler sur les 3 thématiques importantes : la traversée de la rue, les véhicules lourds, la gestion des vitesses.
6. Mieux coordonner les campagnes de sensibilisation.
7. Bonifier la formation des chauffeurs professionnels.
8. Développer de meilleurs outils d'analyse des collisions et de leurs impacts sur la population.

¹¹ Source : Site Internet de la Ville de Montréal, « Vision Zéro : parce que chaque vie compte », <<https://ville.montreal.qc.ca/visionzero/>>, consultée le 28/03/2019 à 18:00

¹² Selon le site de *Statistiques Québec*, <http://www.stat.gouv.qc.ca/statistiques/profils/region_06/region_06_00.htm>, consulté le 28/03/2019 à 18:00, la population de Montréal s'élevait en 2018 à 2 029 379 habitants.

Transformer le système routier

9. Mettre en place un « Programme de sécurisation aux abords des écoles ».
10. Améliorer les voies cyclables existantes et développer le réseau express vélo.
11. Ajouter davantage de feux pour piétons avec décompte numérique.
12. Améliorer l'éclairage de tous les passages sous les ponts et viaducs. »

Nous remarquons que ce plan d'action comprend des suggestions apportées par les citoyens de Trois-Rivières. Nous remarquons aussi que Montréal prévoit la mise en œuvre de son plan d'action complet¹³ sur les années 2019-2021.

Gatineau

Gatineau a été citée en exemple notamment pour le respect de la priorité des piétons par l'ensemble des conducteurs.

La ville aurait également appliqué avec succès la baisse de sa limitation de vitesse à 40 km/h dans les quartiers résidentiels¹⁴.

Selon nos recherches, la ville de Gatineau n'a pas adhéré à la Vision Zéro. On remarque cependant qu'elle a mis en place une campagne de communication et sensibilisation au sujet de la sécurité routière qui semble fonctionner.

Nous citerons notamment de son site internet :

« Les limites de vitesse ne sont pas fixées de façon arbitraire. Elles sont établies en fonction des limites physiologiques humaines (perception visuelle, temps de réaction, résistance aux impacts), des lois de la physique (distances d'arrêt, vitesse et énergie des impacts) et de l'environnement routier.

À Gatineau, la hiérarchie des limites de vitesse se présente comme suit :

- 30 km/h : écoles primaires, zones de terrains de jeux
- 40 km/h : rues locales résidentielles
- 50 km/h et plus : artères et routes collectrices »

Edmonton

Le conseil municipal a adopté, Vision Zéro, en 2015. L'adoption du projet se faisait alors dans le cadre de la stratégie de sécurité routière 2014-2020 d'Edmonton.

Leur approche¹⁵ se fonde sur « 5 éléments essentiels de la sécurité routière¹⁶ :

- Ingénierie (constructions sécuritaires)

¹³ Voir annexe

¹⁴ Source : Site internet de la Ville de Gatineau, « Prudence dans mon quartier », <http://www.gatineau.ca/portail/default.aspx?p=guichet_municipal%2fvitesse_securite_routiere%2fprudence_quartier>, consulté le 28/03/2019 à 18:30

¹⁵ Source : Site internet de la Ville d'Edmonton, « About Vision Zero », https://www.edmonton.ca/transportation/traffic_safety/vision-zero.aspx, consulté le 29/03/2019 à 13:00.

¹⁶ Traduit de l'anglais par la personne responsable de la rédaction du présent rapport.

- Éducation (modification des comportements)
- Mise en application (approche systématique¹⁷)
- Engagement (implication citoyenne)
- Évaluation (où en sommes-nous ?) »

On remarque ici encore l'importance de l'éducation et de l'adhésion des citoyens pour une application réussie des principes de Vision Zéro.

Dans son rapport annuel 2018¹⁸, la Ville d'Edmonton annonce, après 3 ans de mise en application des principes de Vision Zéro, une baisse des collisions mortelles de 41 %, et une baisse de blessures graves infligées à la suite d'une collision sur la route de 17 %.

Rimouski

Selon nos recherches, la Ville de Rimouski n'a pas adopté le projet Vision Zéro.

Cependant, un citoyen a fourni lors des journées de consultation publique des photographies d'installations que la Ville de Rimouski a mis en place pour l'indication des traverses piétonnières et pour des radars incitatifs visant à réduire la vitesse de circulation.



Indication des traverses piétonnières : poteaux de protection anticollisions

¹⁷ Cette notion a notamment été abordée dans le mémoire remis par *Piétons Québec* : agir dans les lieux les plus accidentogènes en priorité induit une diminution de la présence de ces lieux. L'approche systématique veut que les actions se poursuivent pour être généralisées à l'ensemble du territoire.

¹⁸ Voir annexe



Indication des traverses piétonnières : panneaux à LED



Radars – Indicateurs de vitesse incitatifs

Ces aménagements sont donc considérés comme des exemples à suivre à Trois-Rivières. Nous notons qu'ils font en effet partie des recommandations des citoyens développées dans ce rapport.

Notes complémentaires

Le Nouveau-Brunswick a été cité au cours des consultations publiques, notamment en raison de son marquage au sol qui serait « fonctionnel ».

La ville de Magog a également été citée au cours des consultations publiques comme un exemple duquel il faudrait s'inspirer.

Nos recherches complémentaires au sujet de ces endroits ne nous ont cependant pas menées vers des informations au sujet d'actions novatrices en lien avec le projet Vision Zéro¹⁹.

¹⁹ Dans le souci de rester dans les lignes de notre mandat, nous n'avons pu approfondir ces recherches.

V – Analyse et recommandations de l'équipe de la Démarche des premiers quartiers / Trois-Rivières

Nous faisons état dans cette ultime partie du rapport de nos observations suite à l'étude des nombreuses données recueillies dans l'opinion citoyenne : à travers les consultations publiques ou les mémoires.

Nous remarquons premièrement que, malgré une tendance générale à vouloir limiter au plus les dépenses municipales, une majorité des solutions proposées relève de l'aménagement. Cela traduit que les gens ne sont pas fermés à réaliser des dépenses qu'ils jugent utiles pour la sécurité routière même s'ils se positionnent contre le projet Vision Zéro. Cela signifie également que le rejet du projet n'est pas dû uniquement à des considérations pécuniaires, même si l'argument le plus relayé dans les médias est le refus de voir augmenter le compte de taxes municipales pour l'implantation de nouveaux panneaux de signalisation de vitesse.

Nous constatons que la majorité des citoyens qui se sont prononcés lors des consultations ne sont pas favorables à l'implantation du projet Vision Zéro tel que présenté. Plus exactement, c'est un rejet massif de la mesure visant à limiter la vitesse à 40 km/h dans certains secteurs qui induit, dans la plupart des interventions, l'opinion négative à propos de Vision Zéro.

L'enjeu environnemental a été relativement peu cité au cours des consultations par rapport à d'autres arguments, malgré la place que prennent ces derniers temps la défense de l'environnement à Trois-Rivières. Il nous est possible d'estimer que cela est dû à l'absence des personnes les plus touchées par ce sujet lors des consultations publiques²⁰.

Recommandations en fonction des enjeux soulevés par les citoyens

Implication citoyenne

L'adhésion de la population au projet Vision Zéro est une condition essentielle de sa mise en œuvre. Les consultations ont permis de démontrer que les citoyens désirent être consultés, mais aussi faire partie prenante des décisions et actions. Pour ce faire, la mise en place de comités ou de consultations par district pourrait être une avenue à privilégier (la composition, les responsabilités, la fréquence et autres sont à définir).

Adapter Vision Zéro à la réalité de Trois-Rivières

La mise en place d'un plan d'action évolutif comportant des actions à court, moyen et long terme semble tout indiquée. L'augmentation de la présence policière devra faire partie des actions à prioriser à Trois-Rivières, car c'est une des mesures qui a fait consensus auprès de tous les citoyens qui ont participé aux consultations et qui ont déposé des mémoires.

²⁰ On émet notamment l'hypothèse que les jeunes sont en général plus touchés par la défense de l'environnement, ce qui s'illustre par la récente grève des étudiants de l'UQTR portant sur l'urgence climatique.

Les actions à court terme pourraient être définies par secteur à l'aide des comités de district. Les actions à plus long terme auraient tout intérêt à s'inscrire dans une approche centrée sur le développement et les opportunités telle que développé précédemment dans ce rapport.

Les besoins analysés par secteur pourront permettre de définir une zone particulièrement indiquée par la mise en place d'un projet-pilote. Il serait d'ailleurs opportun que l'émergence de ce projet-pilote vienne des citoyens qui pourraient présenter leur projet Vision Zéro à l'échelle de leur secteur. Le comité directeur de Vision Zéro pourrait ensuite installer ce projet-pilote sur un an dans le secteur jugé le plus pertinent à la lecture des projets. Notons plusieurs projets-pilotes pourraient être réalisés simultanément.

Communication

La relation de confiance entre les citoyens et la Ville a pu être altérée par ce qui a été perçu, par certains, comme un manque de transparence ou comme des maladresses en termes de communication. Rétablir ce lien de confiance semble la première étape vers une accessibilité sociale. L'information est un exemple de moyen à privilégier. Aussi, la diffusion du plan d'action et des coûts reliés à sa réalisation est impérative pour la mise en place de Vision Zéro et ainsi favoriser son acceptabilité.

Il est nécessaire d'assurer une cohérence de discours entre les interlocuteurs représentant les institutions : il faut que les données sur lesquelles repose l'information soient partagées entre les services d'urgence de la ville, le service d'urbanisme, et le conseil municipal, entre autres.

Afin de rejoindre l'ensemble de la population, il est nécessaire de diffuser les messages de la Ville sur divers canaux de communication : Facebook, presse écrite et médias web, Bulletin communautaire des premiers quartiers, etc.

Éducation

Les campagnes de sensibilisation ont largement été proposées.

Une démarche de conscientisation des citoyens, tous âges confondus, est à entreprendre. Il apparaît essentiel de travailler sur une mise en relation des mesures de Vision Zéro et de mesures liées à la préservation de l'environnement. Communiquer sur le transport actif et les saines habitudes de vie (ex : marche à pied) permettra de justifier la prise de disposition ayant trait aux aménagements sécuritaires des voies piétonnières et cyclables.

Il est important de communiquer sur les aspects positifs que Vision Zéro aura sur la qualité de vie pour susciter l'adhésion des citoyens et un consentement à changer les habitudes de vie, incluant les habitudes de circulation.

Recommandations concernant la composition du comité Vision Zéro

Le travail en concertation a largement été mentionné parmi l'ensemble des intervenants. Ce comité aurait comme mandat d'analyser la réalité de Trois-Rivières, d'élaborer un plan d'action et d'en assurer sa mise en œuvre.

Il nous semble opportun que les organisations et représentants de la population suivants siègent sur un éventuel comité directeur portant sur l'application des mesures Vision Zéro :

- Santé publique.
- Sécurité publique.
- Service d'urbanisme de la Ville de Trois-Rivières.
- Commission des normes, de l'équité, de la sécurité et de la santé au travail (CNESST).
- La société canadienne du cancer (rôle consultatif en lien avec le projet *Trottibus*²¹).
- Comité santé et sécurité au travail des Postes Canada (les facteurs proposent notamment de s'impliquer pour identifier les problématiques dans chaque secteur).
- Les élus du conseil municipal (pour représenter les citoyens de chaque district).
- Citoyens qui postuleraient sur le comité en fonction d'une expertise pertinente à apporter en matière de sécurité routière.
- Piétons Québec.
- Roulons Vert.
- Citoyen représentant le groupe « Contre Vision Zéro » et « En faveur de Vision zéro Trois-Rivières ».
- Représentant du Ministère des Transports du Québec.
- Représentants des écoles de conduite (groupes).
- Représentants des compagnies d'assurances (rôle consultatif notamment sur les causes de réclamation les plus fréquentes concernant les polices d'assurance automobile).
- Représentant de la Société de Transports de Trois-Rivières (STTR).
- Représentant d'organismes communautaires.

Cette liste ne se veut pas être exhaustive.

²¹ Projet entre les écoles et la société canadienne du cancer visant à promouvoir la santé physique en incitant les parents à adopter la marche ou les transports alternatifs comme moyen de se rendre à l'école.

ANNEXE

VISION ZÉRO

Selon les tendances de croissance, il est plus que temps que Trois-Rivières, consulte à l'externe pour son développement urbain. Depuis la fusion des villes, le développement de Trois-Rivières s'est fait, à mon avis, pas toujours pour favoriser l'ensemble des citoyens. Si le projet Vision Zéro permet d'élaborer un plan de développement adéquat pour favoriser les déplacements ordonnés des citoyens dans tous les secteurs de la ville, je suis favorable, peu importe le coût. Ce projet de Vision Zéro et le bilan que les analystes déposeront permettra, je l'espère, de sauver des coûts énormes d'élaboration de nouvelles rues, de réfections des rues existantes, d'ajouts de feux de circulation, de pistes cyclables ou piétonnière, d'arrimage du transport en commun. Ne pas oublier que l'origine de Vision Zéro est le même que celui qui a mené à Vision Zero pour les accidents de travail dans les années 75 et analyses rapports et études ont mené au Québec à la CSST (CNNEST) et organismes de gestion de risques dans la majorité des pays du G 20. Est-ce qu'il y a eu des contres en 75, bien sûr autant de la part des travailleurs que des employeurs. Concernant la sécurité routière et maintenant de la coexistence des piétons, des cyclistes et des automobilistes, c'est une nouvelle approche au Québec ... où l'automobile est reine depuis les années...

Malgré tout, voici quelques remarques :

Bon an mal an à Trois-Rivières

- Trois-Rivières est la fusion de 2 villes Cap de la Madeleine et Trois-Rivières et de 5 villes rurales : Trois-Rivières O., Pointe-du-Lac, Ste-Marthe et St-Louis-de-France, Les Forges. Les quatre dernières ont un développement résidentiel faible et dans certains secteurs l'agriculteur côtoie le résidentiel. Les besoins de déplacement ne sont pas les mêmes qu'au centre-ville, mais ils ont également leurs problématiques.
- A cause de cette grande étendue de territoire un temps fou (25 ans minimum) est pris pour adapter adéquatement les nouveaux secteurs résidentiels aux rues et routes existantes;
- On est au moins 5 mois en conditions hivernales dans le pays de Trois-Rivières et cela ne baissera pas;
- La population de Trois-Rivières est vieillissante et les besoins de déplacement de l'ensemble des citoyens est modifié voire perturbé (vitesse réduite, attention défaillante, réflexe atténué, vigilance partielle, médication en augmentation);
- La ville s'agrandit de tous les bords, sans plan concerté de modification du réseau routier urbain;
- Le Port de Trois-Rivières s'agrandit et le camionnage dans le secteur près du Centre-Ville (quartier St-Philippe) augmente, les rues sont continuellement défoncées, car elles n'ont pas été construites en conséquence;
- Il y a discordance entre la sécurité publique et les travaux publics : qui a priorité dans l'élaboration des plans de développement urbain;
- On a un beau centre-ville à Trois-Rivières le quadrilatère formé des rues Laviolette, St-Olivier, St-Georges et Notre-Dame pourrait devenir une zone avec circulation restreinte. C'est un quartier historique, de magasinage, d'artisans, de restaurants, de services, de spectacles, de détente et est également un lieu de bureaux d'affaires;

Le projet est bel et bien reparti et les plaideurs parlent des vraies choses. Gardons le nom VISION ZERO, il est reconnu à l'internationale.

Les 7 règles d'or de Vision Zero (adapté de la gestion de risques en milieu de travail au déplacement en ville)

1. Faire preuve de leadership – montrer son engagement
2. Identifier les dangers – évaluer les risques
3. Définir les objectifs – élaborer des programmes
4. Garantir un système sûr et sain – être organisé
5. Assurer la sécurité et la santé dans les déplacements dans la ville et ce selon toutes les conditions climatiques
6. Améliorer les qualifications – développer les compétences des concepteurs
7. Investir dans le citoyen – motiver par l'information, la publicité et la formation citoyenne dans les écoles, collèges, universités, lieux de travail, lieux publics etc.

François Bellemare

Trois-Rivières,

Le 23 février 2019