



Vélo Québec

## Région 01 - Bas-Saint-Laurent

Propositions pour favoriser le transport actif  
sécuritaire en milieu rural  
Rapport de consultation



Septembre 2017



---

À pied, à vélo, ville active est un programme visant à favoriser les déplacements actifs et sécuritaires dans les municipalités, notamment à proximité des écoles, afin d'améliorer la santé, l'environnement et le bien-être des citoyens.

---



Les opinions exprimées dans ce rapport sont celles de l'équipe de consultation et ne reflètent pas nécessairement celles de Vélo Québec ou de Québec en Forme.

*À pied, à vélo, ville active (APAVVA)* est une initiative de Vélo Québec rendue possible grâce au soutien et à l'appui financier de Québec en Forme. Ce programme est déployé dans la région du Bas-Saint-Laurent par le Centre intégré de santé et de services sociaux (CISSS) du Bas-Saint-Laurent.

#### **Rédaction et réalisation des enquêtes**

Mireille McGrath-Pompon, M. A., agente de développement régional, chargée de projet

#### **Responsable de projet, supervision**

Andrée Lambert, agente de planification, programmation et recherche, CISSS du Bas-Saint-Laurent, Direction de la santé publique

#### **Collaboration spéciale**

Roger Dubé, technicien en recherche, équipe Surveillance, CISSS du Bas-Saint-Laurent, Direction de la santé publique

Anne Lévesque, agente de planification, programmation et recherche, équipe Surveillance, CISSS du Bas-Saint-Laurent, Direction de la santé publique

Nathalie Bérubé, agente de planification, programmation et recherche, équipe Surveillance, CISSS du Bas-Saint-Laurent, Direction de la santé publique

Maxime Lévesque, agent de planification, programmation et recherche, équipe Surveillance, CISSS du Bas-Saint-Laurent, Direction de la santé publique

Roger Turmel, psychiatre-conseil, volets promotion de la santé mentale, prévention des troubles mentaux et du suicide, CISSS du Bas-Saint-Laurent, Direction de la santé publique

Jacques Dionne, directeur de courtage, Transporteurs en vrac de Rimouski inc.

Josée Blais, capitaine et directrice, Centre de service du contrôle routier Bas-Saint-Laurent Est – Gaspésie

Stéphane Talbot, conseiller en activité physique et prévention des traumatismes – prévention et promotion de la santé, CISSS de la Côte-Nord, Direction de la santé publique

René Tremblay, répondant stages et reconnaissance des acquis et des compétences, chargé de cours, Centre de formation en transport de Charlesbourg

Marie-Christine Côté, conseillère régionale en partenariats de sécurité routière, SAAQ

#### **Mise en page**

Sylvette Côté, agente administrative, CISSS du Bas-Saint-Laurent, Direction de la santé publique

#### **Révision du document**

Marie-Josée Pineault, coordonnatrice en santé publique, CISSS du Bas-Saint-Laurent, Direction de la santé publique

Sylvette Côté, agente administrative, CISSS du Bas-Saint-Laurent, Direction de la santé publique

Dominique Bourgoïn, agente administrative, CISSS du Bas-Saint-Laurent, Direction de la santé publique

Dans ce document, le genre masculin est utilisé comme générique dans le seul but de ne pas alourdir le texte.

Toute reproduction, modification ou vente du guide est interdite. Toute suggestion visant l'amélioration de son contenu doit être signalée à la Direction de la santé publique du CISSS du Bas-Saint-Laurent qui en assurera la mise à jour périodique.

## Remerciements

Nous tenons à remercier tous les organismes et intervenants qui ont participé à la réalisation de ce projet. Tout particulièrement, les membres du comité de suivi pour leur temps, leur expertise et leur support, ainsi que les entreprises de transport pour leur collaboration qui nous aura permis de réaliser la consultation auprès des camionneurs. Bien évidemment, ce rapport de consultation ne serait rendu possible sans la précieuse participation des répondants à nos questionnaires.

### **Les membres du comité de suivi sont :**

Andrée Lambert, agente de planification, programmation et recherche, CISSS du Bas-Saint-Laurent, Direction de la santé publique  
Carl Ruest, directeur, Direction des ressources matérielles, Commission scolaire des Phares  
Julie Gagné, sergente, coordonnatrice locale en relation avec la communauté, poste MRC de Rimouski-Neigette, Sûreté du Québec  
Luc Lavoie, directeur général, Collectif régional de développement du Bas-Saint-Laurent  
Nathalie Lavoie, chef de centre de services, Direction du Bas-Saint-Laurent – Gaspésie - Îles-de-la-Madeleine, ministère des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports  
Normand Dumais, premier vice-président, Fédération de l'UPA du Bas-Saint-Laurent  
Roger Dubé, technicien en recherche, équipe Surveillance, CISSS du Bas-Saint-Laurent, Direction de la santé publique

### **Parmi les entreprises et regroupements de transport :**

Les Transporteurs en vrac de Rimouski inc.  
Les Transports de la Matapédia  
Location PPC inc.  
Roland et frères Itée  
Transport Guy Levasseur inc.  
Transport Pierre-Paul Cimon inc.  
TransPro BSL

Nous remercions les agents de promotion et de prévention en saines habitudes de vie (APP-SHV) ainsi que les organisateurs communautaires de la région pour leur apport via leurs connaissances du territoire et de ses enjeux qui auront grandement contribué à la réalisation de la consultation auprès des citoyens.

Nous remercions les directions des ressources matérielles des commissions scolaires de la région pour leur apport sur les enjeux à la sécurité routière des élèves de leur secteur.

Mireille McGrath-Pompon tient à remercier tous les membres de l'équipe du CISSS du Bas-Saint-Laurent qui ont apporté leur support et leur expertise tout au long du projet.

## Résumé

Dans le cadre de son volet de promotion et de prévention des saines habitudes de vie, la Direction de la santé publique du Bas-Saint-Laurent est mandataire du programme *À pied, à vélo, ville active* dans sa région. Ce programme vise à favoriser les déplacements actifs et sécuritaires dans les municipalités. Une de ses premières réalisations fut les plans de déplacements sécuritaires qui soulèverent un enjeu lié au sentiment de sécurité des piétons et cyclistes en présence des véhicules lourds. Cet enjeu est particulièrement préoccupant dans les petites municipalités rurales (soit celles d'environ 1 000 habitants et moins).

Le présent projet de consultation avait deux objectifs. Le premier était de regarder de plus près le sentiment de non-sécurité des piétons et cyclistes à l'égard de la circulation routière lourde ainsi que ses effets sur leur tendance à pratiquer le transport actif. Le deuxième objectif était de mieux comprendre comment le partage de la route est vécu chez les camionneurs en présence des piétons et cyclistes afin d'identifier des stratégies favorables au transport actif sécuritaire.

Deux consultations ont été réalisées. Une première, auprès des citoyens de 16 petites municipalités rurales, a permis de mettre en lumière le sentiment général de non-sécurité envers la circulation routière et, plus particulièrement, en présence des véhicules lourds et camions de déneigement. Ce sentiment est d'ailleurs prépondérant chez les parents refusant de laisser leur enfant en bas âge se déplacer à pied ou à vélo à l'intérieur de leur municipalité. D'autres éléments posent également problème, tels que la vitesse des véhicules, la largeur des accotements et la distance entre les véhicules, piétons et cyclistes. Ensemble, les facteurs liés à la circulation routière limitent la tendance de certains citoyens à pratiquer le transport actif. La seconde consultation a été effectuée auprès des conducteurs de véhicules lourds. Elle a permis de constater que le partage de la route est particulièrement préoccupant pour eux, en raison du manque d'espace et au comportement de plusieurs piétons et cyclistes. La majorité des camionneurs indiquent adapter leur conduite, mais la présentation de situations dangereuses (manque d'espace, courbe, présence de véhicule en sens inverse, courte distance de freinage) serait le principal facteur limitant, suivi du désaccord avec le comportement de certains piétons et cyclistes. La grande majorité des camionneurs prônent un meilleur respect du Code de la sécurité routière (CSR) et des règles de courtoisie, en plus d'une meilleure sensibilisation aux réalités de la conduite d'un véhicule lourd (manœuvres limitées et angles morts).

Parmi les propositions privilégiées afin de favoriser les déplacements actifs sécuritaires, il y a la conscientisation du grand public aux réalités du camionnage, l'aménagement des accotements, la formation (camionneurs, piétons et cyclistes) et la mise sur pied d'une table régionale de concertation en mobilité durable et sécurité routière. Cette dernière permettrait aux différents intervenants de coordonner leurs efforts et d'assurer une transversalité des connaissances sur les enjeux propres au territoire. De plus, elle pourrait travailler à mettre en oeuvre l'ensemble des propositions de ce rapport.

# Table des matières

<b>Remerciements</b> .....	<b>3</b>
<b>Résumé</b> .....	<b>4</b>
<b>Introduction</b> .....	<b>7</b>
<b>Section 1 – Consultation sur les déplacements actifs des citoyens</b> .....	<b>8</b>
1.1 Méthode de consultation.....	8
1.2 Résultats de consultation.....	8
1.2.1 Profil des répondants.....	8
1.2.2 Parents d'enfants âgés de 5 à 14 ans.....	10
1.2.3 Répondants actifs dans leur municipalité.....	13
1.2.3.1 Fréquence de marche et de vélo.....	13
1.2.3.2 Transport actif.....	14
1.2.3.3 Sentiment de sécurité lors de la marche ou du vélo dans leur municipalité.....	14
1.2.3.4 Répondants ne faisant pas de marche, ni de vélo dans leur municipalité.....	16
1.3 Principaux enseignements de la consultation.....	17
<b>Section 2 – Consultation auprès des conducteurs de véhicules lourds</b> .....	<b>18</b>
2.1 Méthode de consultation.....	18
2.2 Résultats de consultation.....	18
2.2.1 Description de l'échantillon.....	18
2.2.2 Partage de la route.....	19
2.2.3 Comportements des répondants à l'égard des piétons et cyclistes.....	23
2.2.4 Signalisation.....	25
2.2.5 Commentaires des répondants.....	26
2.3 Principaux enseignements de la consultation.....	26
<b>Propositions</b> .....	<b>28</b>
<b>Conclusion</b> .....	<b>32</b>
<b>Références bibliographiques</b> .....	<b>33</b>
<b>Annexes</b> .....	<b>35</b>

## Liste des acronymes

APP-SHV	Agents de promotion et prévention en saines habitudes de vie
APAVVA	À pied, à vélo, ville active
CEUM	Centre d'écologie urbaine de Montréal
CISSS du Bas-Saint-Laurent	Centre intégré de santé et de services sociaux du Bas-Saint-Laurent
CRD	Collectif régional de développement
CRQ	Contrôle routier Québec
CSR	Code de la sécurité routière
DSPu	Direction de la santé publique
INSPQ	Institut national de santé publique du Québec
MTMDET	Ministère des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports
OC	Organisateur communautaire
PISRMM	Plan d'intervention de sécurité routière en milieu municipal
SAAQ	Société de l'assurance automobile du Québec
SQ	Sûreté du Québec
TIR	Table intersectorielle régionale
VL	Véhicules lourds

# PROPOSITIONS POUR FAVORISER LE TRANSPORT ACTIF SÉCURITAIRE EN MILIEU RURAL – RAPPORT DE CONSULTATION

## Introduction

À pied, à vélo, ville active est un programme de financement initié par Vélo Québec visant à promouvoir le transport actif sécuritaire pour l'ensemble des citoyens. Le programme est déployé dans la région du Bas-Saint-Laurent par la Direction de la santé publique (DSPu) du CISSS du Bas-Saint-Laurent. Ce programme s'inscrit dans le cadre du Plan d'action régional de santé publique 2016-2020 pour améliorer la santé et le bien-être des Bas-Laurentiens et est en lien avec le mandat de promotion et de prévention en saines habitudes de vie.

Une première réalisation du programme dans la région fut les plans de déplacements sécuritaires de plusieurs municipalités. L'objectif était d'asseoir autour d'une même table les intervenants du monde municipal, communautaire, scolaire, de la Sûreté du Québec (SQ) et du ministère des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports (MTMDET) afin d'identifier les éléments problématiques aux déplacements actifs sécuritaires. Un des éléments les plus communément relevés est la cohabitation avec les véhicules lourds. Ce problème est particulièrement préoccupant dans les municipalités rurales possédant des routes principales pour les véhicules en transit, notamment ceux transportant des biens de marchandises et des matières premières (bois, lait, etc.).

Le projet sur lequel porte ce rapport avait deux objectifs. Le premier était de mieux connaître le sentiment de sécurité des citoyens en déplacements actifs dans les petites municipalités rurales de la région (la marche et le vélo ont ici été retenus) et de vérifier l'influence que peuvent avoir les véhicules lourds à cet effet. Le second était de cerner les perceptions des conducteurs de véhicules lourds à l'égard des piétons et cyclistes qu'ils rencontrent afin d'identifier des stratégies visant à favoriser le transport actif sécuritaire entre ces usagers. À cette fin, deux consultations ont été menées, l'une auprès de citoyens de petites municipalités rurales et l'autre auprès de conducteurs de véhicules lourds.

Un comité de suivi a été mis en place pour servir de groupe d'échanges et de discussions et pour élaborer des pistes de solutions. Ce comité était composé de représentants de la SQ, du MTMDET, de la Fédération de l'Union des producteurs agricoles du Bas-Saint-Laurent, du Collectif régional de développement (CRD) du Bas-Saint-Laurent et de la Commission scolaire des Phares. Le fait que chacun de ces partenaires ait un champ d'intervention différent permettra au projet de rayonner par les différentes sphères organisationnelles représentées. Ultiment, des retombées concrètes sur le terrain sont à prévoir. Les différents APP-SHV et certains organisateurs communautaires (OC) du Bas-Saint-Laurent ont également été consultés. Avec la mandataire du programme APAVVA, ils assureront le transfert des connaissances auprès des différents intervenants locaux.

Ce rapport se scinde en trois grandes sections. Les deux premières traitent respectivement de la consultation réalisée auprès des citoyens et de celle auprès des conducteurs de véhicules lourds. La troisième partie présente nos propositions pour favoriser le transport actif sécuritaire.

Finalement, il faut souligner que le transport actif et le partage de la route font l'objet de recherches et de multiples interventions sur le terrain depuis plusieurs années. Néanmoins, ces dernières concernent majoritairement les milieux urbains. Bien que quelques ouvrages se soient penchés sur le contexte rural, ces derniers portent surtout sur les aménagements cyclables (identification de voies cyclables à privilégier et la connectivité sécuritaire des voies et pistes – INSPQ, 2009, et Québec, 2015; Small Town and Rural Design Guide, s.d.), plutôt que sur les enjeux à la cohabitation des piétons, cyclistes et conducteurs de véhicules lourds. Soulignons enfin que bien que ce projet se soit déroulé au Bas-Saint-Laurent, la réalité des petites municipalités rurales ne s'y limite pas et les propositions que nous avons ici réfléchies seront pertinentes à l'ensemble des petites localités de la province.

# Section 1 - Consultation sur les déplacements actifs des citoyens

## 1.1 Méthode de consultation

Il a été décidé de consulter les citoyens de 2 municipalités par MRC pour un total de 16. Ces dernières ont été choisies avec le comité de suivi, les APP-SHV et les OC consultés. Elles ont été sélectionnées afin de n'abriter qu'un maximum d'environ 1 000 habitants. Leur périmètre urbain devait être traversé d'une route pour les véhicules en transit (soit une route reliant plusieurs municipalités entre elles ou permettant la sortie de ressources telles que le bois ou des produits agricoles). Des municipalités contiguës n'ont pas été choisies pour que chaque secteur géographique des MRC soit représenté. Finalement, seuls les villages ont été visés afin de joindre les personnes habitant à proximité des services et ayant donc la possibilité de faire du transport actif. Les 16 municipalités sont, par MRC :

- **La Matapédia** : Saint-Noël et Saint-Léon-le-Grand
- **La Matanie** : Saint-René-de-Matane et Saint-Adelme
- **La Mitis** : Les Hauteurs et Saint-Octave-de-Métis
- **Rimouski-Neigette** : Esprit-Saint et Saint-Valérien
- **Les Basques** : Saint-Mathieu-de-Rioux et Saint-Clément
- **Témiscouata** : Auclair et Saint-Eusèbe
- **Rivière-du-Loup** : Saint-Épiphanie et Saint-Modeste
- **Kamouraska** : Saint-Denis-de-la-Bouteillerie et Saint-Onésime-d'Ixworth

La méthode du questionnaire a été retenue pour la consultation. Les objectifs généraux qui ont guidé sa construction étaient de mieux connaître l'intérêt des citoyens pour le transport actif (la marche et le vélo ont été retenus comme principal moyen de déplacement) et l'influence que peuvent avoir les véhicules lourds sur leur sentiment de sécurité. Une section s'adressait aux parents d'enfants âgés de 5 et 14 ans pour couvrir le transport actif chez les jeunes. Le questionnaire est présenté à l'annexe 1.

Puisque le questionnaire comportait plusieurs pages et que certaines questions nécessitaient un complément visuel, nous avons opté pour une formule papier distribuée par la poste. Tous les ménages situés à l'intérieur du périmètre urbain identifié au schéma d'aménagement des 16 municipalités ont reçu le questionnaire. Les retours ont été faits par enveloppe-réponse affranchie. Un total de 2 117 questionnaires a été distribué entre le 25 novembre 2016 et le 9 janvier 2017 et 306 ont été retournés pour un taux de réponse de 14,45 %. Quoique faible, ce taux nous permet tout de même de tirer de grandes tendances dans les résultats. Il faut noter que la période de distribution du questionnaire a coïncidé avec le début des premières neiges, ce qui aura nécessairement influencé certaines réponses notamment en ce qui concerne le sentiment de sécurité en présence de déneigeuses et l'état des routes.

## 1.2 Résultats de la consultation

### 1.2.1 Profil des répondants

La majorité des répondants n'ont pas d'enfants âgés de 5 à 14 ans (tableau 1) et indiquent faire soit de la marche ou du vélo dans leur municipalité (figure 1). Les 5 à 14 ans sont représentés par leurs parents qui ont répondu au questionnaire (figure 2). Les groupes d'âge les plus représentés sont les 50 - 64 ans et les 65 - 79 ans, ce qui reflète le profil démographique des petites municipalités<sup>1</sup> de la région (figure 3 - ISQ, données de 2016). Le groupe de 15 - 24 et 80 + sont légèrement sous-représentés chez nos répondants

---

<sup>1</sup> Ici, nous avons retenu les municipalités de 1 500 habitants et moins

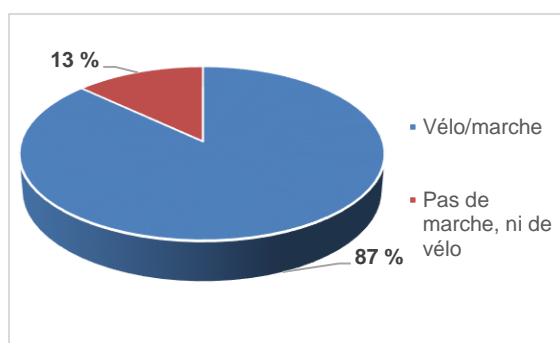


en comparaison avec les proportions dans nos petites municipalités. Finalement, les femmes ont été beaucoup plus nombreuses que les hommes à répondre au sondage (figure 4) alors que les proportions sont presque égales dans la population des petites municipalités bas-laurentiennes (figure 5 - ISQ, données de 2016).

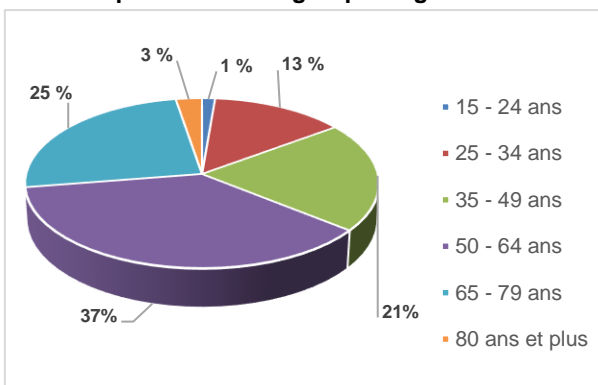
**Tableau 1 : Portrait des répondants selon qu'ils ont ou pas des enfants âgés de 5 à 14 ans et des enfants représentés dans le sondage sur les déplacements à pied et à vélo**

	Proportion de répondants selon qu'ils ont ou pas des enfants âgés de 5 - 14 ans		Répartition des enfants selon deux groupes d'âge	
	Répondants « sans » enfant	Parents répondants	5 - 9 ans	10 - 14 ans
Effectifs	251	55	59	51
Pourcentage (%)	82 %	18 %	54 %	46 %

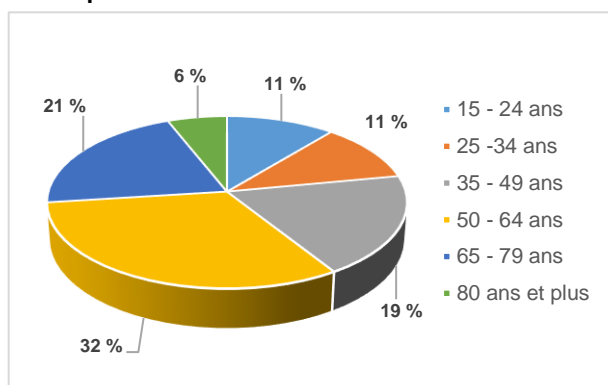
**Figure 1 : Distribution des répondants selon qu'ils font ou pas de la marche/du vélo dans leur municipalité**



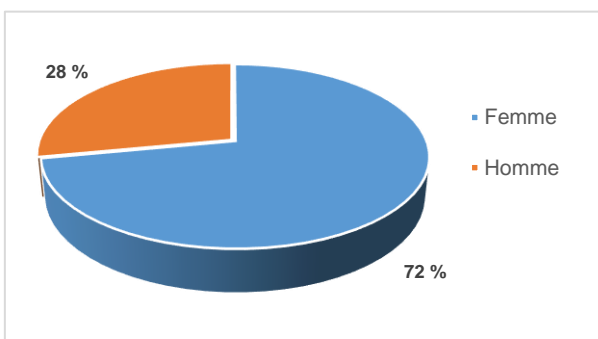
**Figure 2 : Distribution des répondants âgés de 15 ans et plus selon leur groupe d'âge**



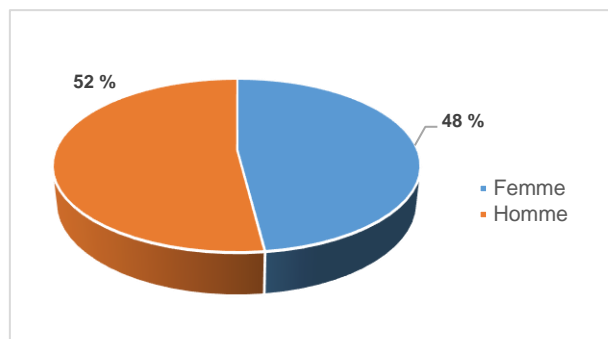
**Figure 3 : Distribution de la population des petites municipalités bas-laurentiennes**



**Figure 4 : Distribution des répondants âgés de 15 ans et plus selon le sexe**



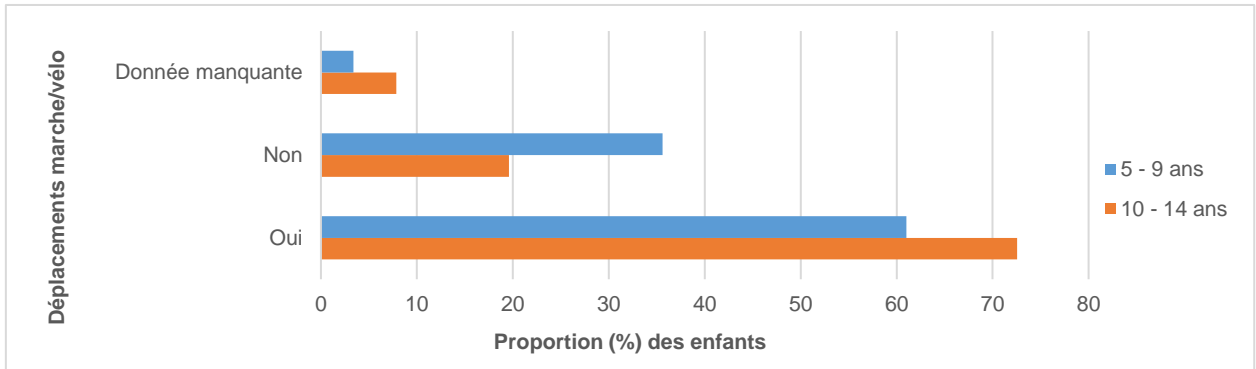
**Figure 5 : Distribution de la population des petites municipalités bas-laurentiennes âgée de 15 ans et plus selon le sexe**



## 1.2.2 Parents d'enfants âgés de 5 à 14 ans

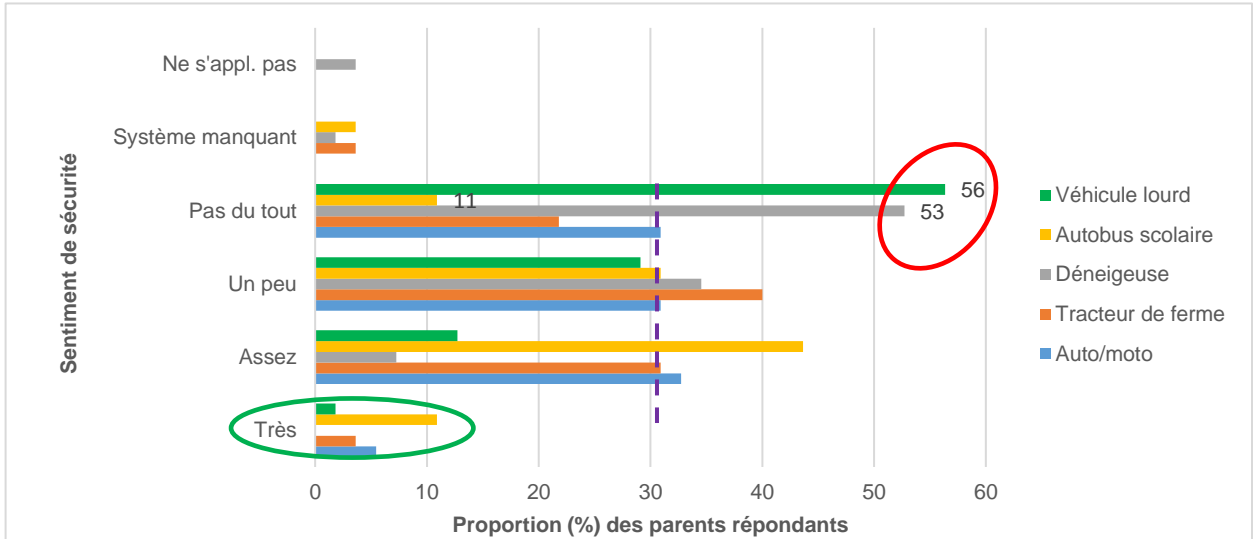
La figure 6 montre que les répondants tendent à accepter que leurs enfants se déplacent à pied ou à vélo dans leur municipalité. La proportion est plus grande pour les enfants âgés de 10 à 14 ans.

**Figure 6 : Distribution des enfants selon que leur parent répondant accepte ou pas de les laisser se déplacer à pied ou à vélo à l'intérieur de leur municipalité**



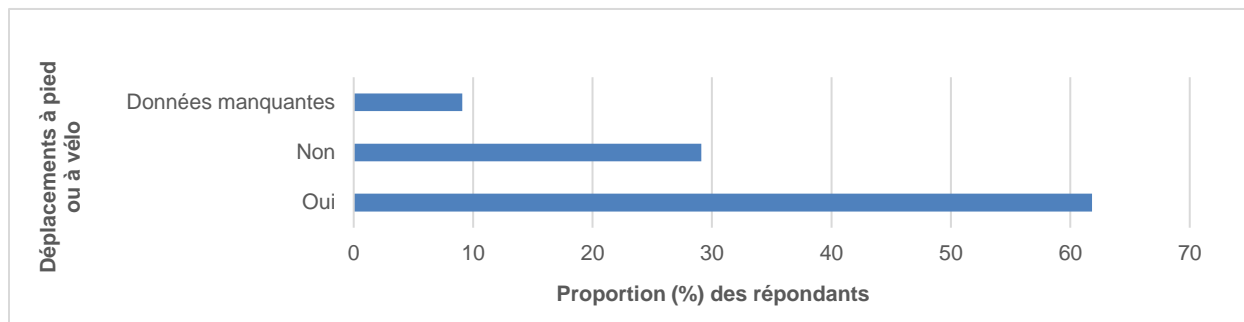
La figure 7 montre que peu de parents sentent que leurs enfants sont *très* en sécurité en présence de la circulation routière. Les autobus scolaires suscitent le plus faible sentiment d'insécurité, alors que la situation inverse est observée pour les véhicules lourds et les camions de déneigement. Les autos et motos suscitent des avis partagés chez les parents. Environ les mêmes proportions de parents estiment que le niveau de sécurité de leurs enfants est *un peu*, *assez* ou *pas du tout* sécuritaire en leur présence.

**Figure 7 : Niveau de sécurité des enfants en présence de différents types de véhicule selon leur parent répondant**

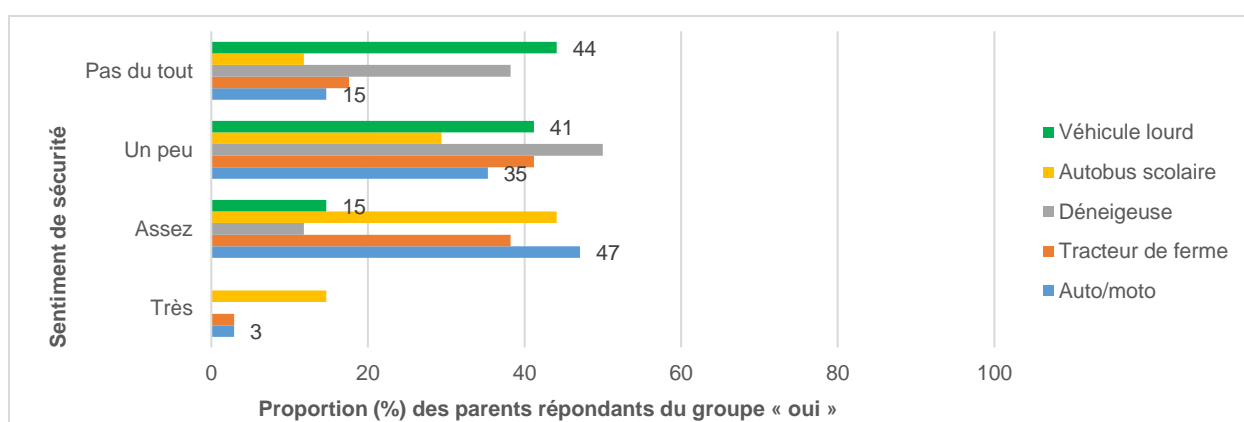


Nous avons voulu connaître le sentiment de sécurité chez les parents selon qu'ils acceptent ou pas que leurs enfants se déplacent à pied ou à vélo dans leur municipalité. Les données ont donc été combinées pour les enfants âgés de 5 à 14 ans (nous parlerons donc de parents de groupe « oui » ou « non », figure 8). Le sentiment de sécurité des parents pour leurs enfants à l'égard de différents types de véhicule (parents de groupe « oui » et « non ») est présenté aux figures 9 et 10.

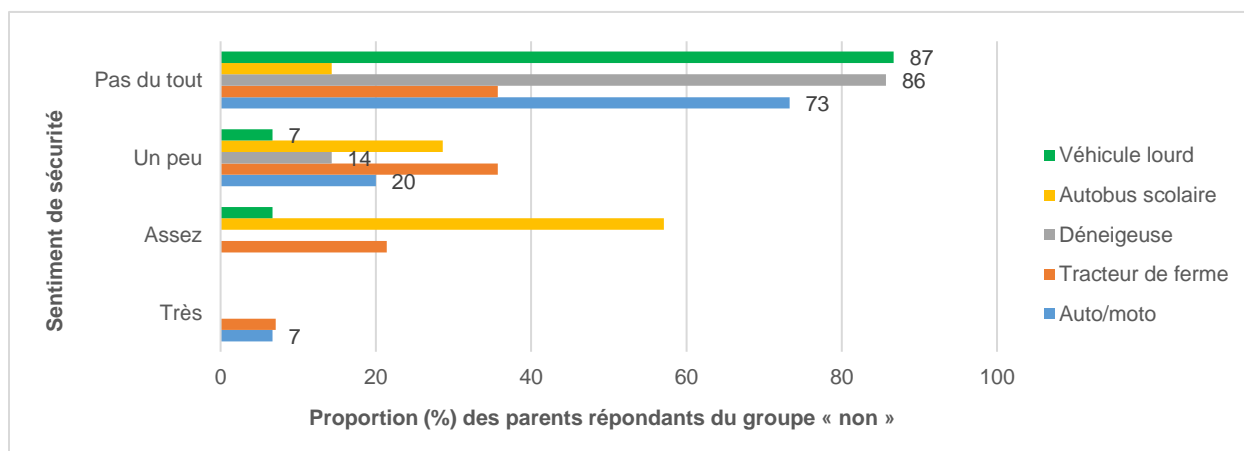
**Figure 8 : Distribution des parents répondants selon qu'ils acceptent ou pas que leurs enfants âgés de 5 à 14 ans se déplacent à pied/à vélo dans leur municipalité**



**Figure 9 : Niveau de sécurité des enfants âgés de 5 à 14 en présence de différents types de véhicules selon les parents répondants du groupe « oui »**



**Figure 10 : Niveau de sécurité des enfants âgés de 5 à 14 en présence de différents types de véhicules selon leur parent répondant du groupe « non »**

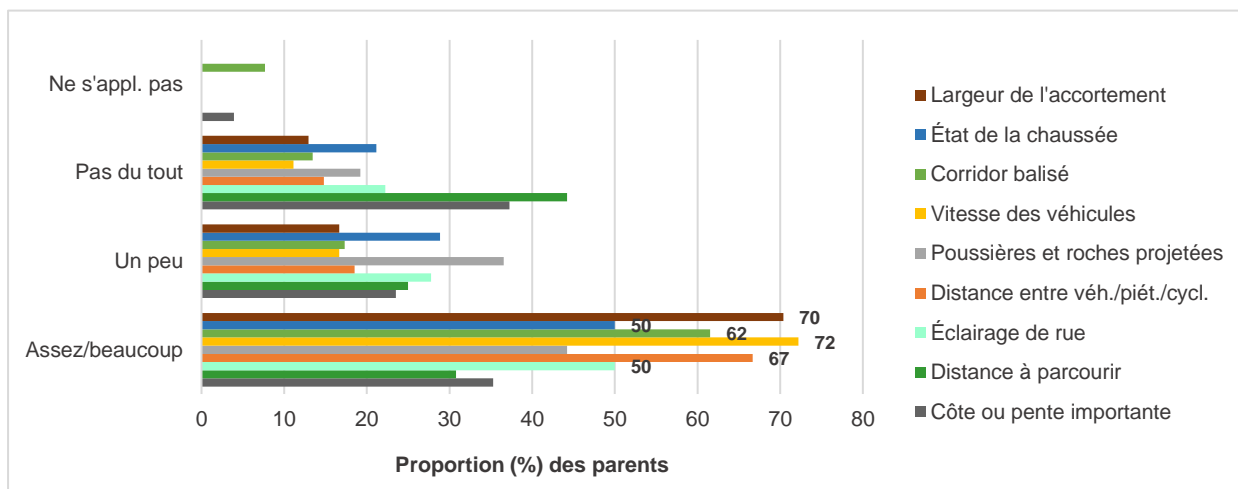


Pour les parents, les figures 9 et 10 montrent que le niveau de sécurité de leurs enfants en présence de la circulation routière diffère lorsqu'ils acceptent ou pas de laisser leurs enfants se déplacer à pied ou à vélo dans leur municipalité. Chez les deux groupes de parents, nous pouvons constater que plusieurs sentent que leurs enfants ne sont *pas du tout* en sécurité en présence de la circulation routière, mais cette proportion est beaucoup plus importante chez les parents du groupe « non ». Plus de 80 % des parents qui acceptent que leurs enfants se déplacent à pied ou à vélo considèrent que ces derniers sont *peu à pas du tout* en sécurité en présence des véhicules lourds. Les deux groupes de parents se distinguent

le plus au niveau de leur sentiment de sécurité à l'égard des autos et motos : 50 % des parents du groupe « oui » sentent que leurs enfants sont au moins assez en sécurité, alors que cette proportion n'est que de 7 % chez les parents du groupe « non ».

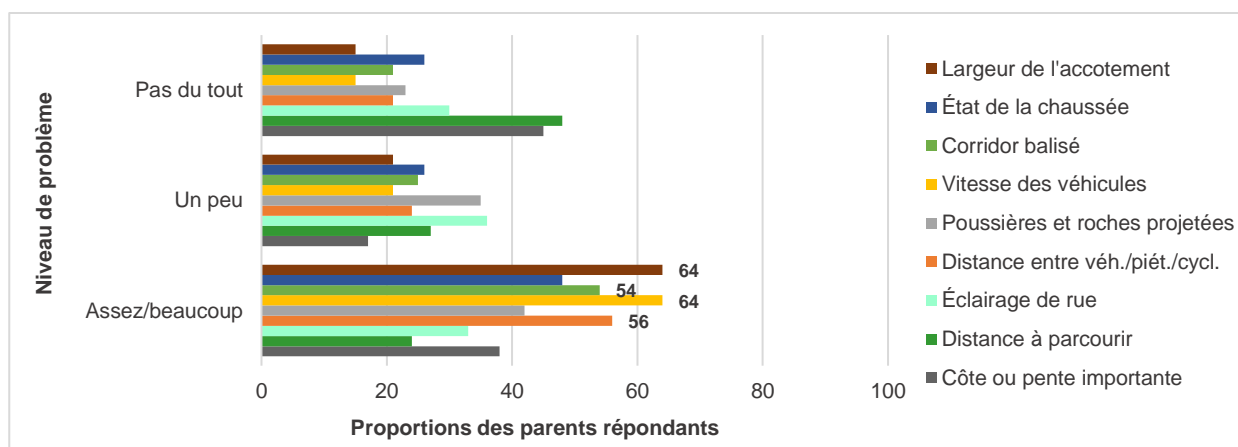
De plus, nous voulions savoir si des éléments plus précis posent problème. La figure 11 montre ceux que nous avons proposés selon l'appréciation des parents. En ordre d'importance, ceux ressortant le plus sont la vitesse des véhicules, la largeur de l'accotement, la distance entre les véhicules et les piétons et cyclistes, les corridors balisés, l'éclairage de rue et l'état de la chaussée.

**Figure 11 : Éléments problématiques aux déplacements à pied ou à vélo des enfants âgés de 5 à 14 ans**

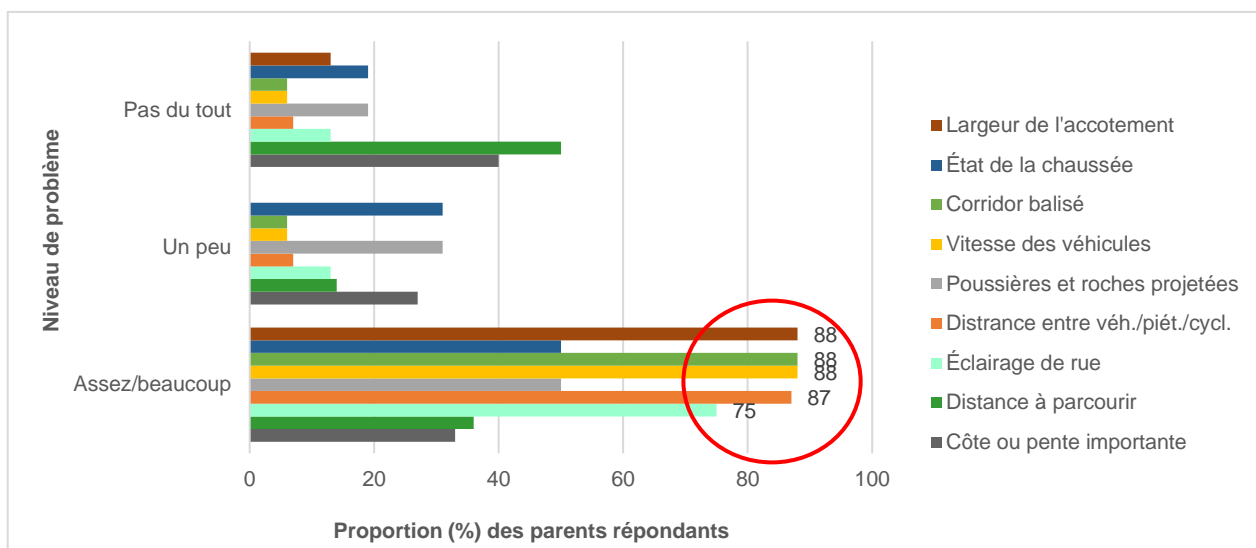


Le choix des parents à laisser ou pas leurs enfants se déplacer à pied ou à vélo à l'intérieur de leur municipalité a également été croisé avec les différents éléments identifiés comme étant des problèmes. Les figures 12 et 13 illustrent les différences entre les deux groupes.

**Figure 12 : Éléments posant problème aux déplacements à pied ou à vélo pour les enfants âgés de 5 à 14 ans selon les parents du groupe « oui »**



**Figure 13 : Éléments posant problème aux déplacements à pied ou à vélo pour les enfants âgés de 5 à 14 ans selon les parents du groupe « non »**



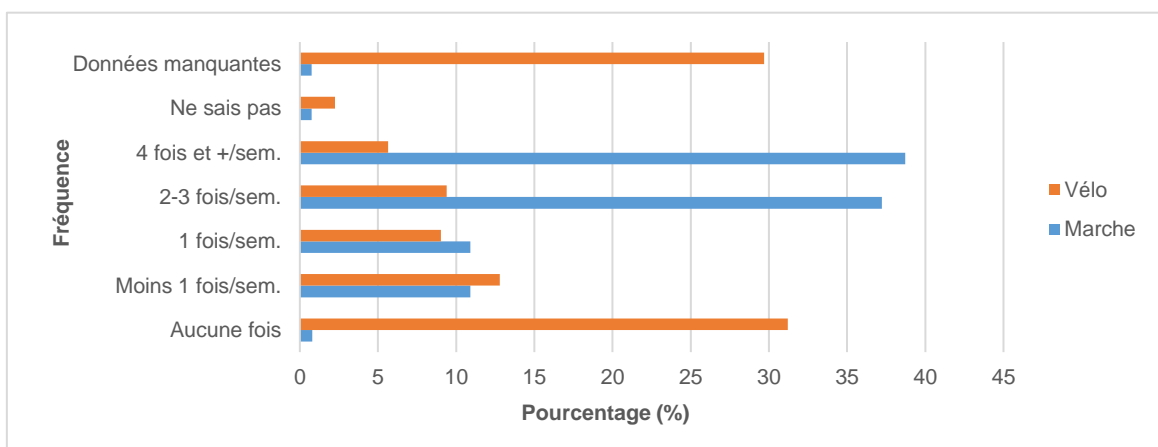
En comparant les deux figures précédentes, on peut voir que la proportion de parents du groupe « oui » identifiant des éléments comme étant *assez à beaucoup* problématiques est plus faible que celle du groupe « non ». Cependant, on voit à la figure 12 que la largeur de l'accotement et la vitesse des véhicules sont les plus problématiques, suivi des corridors balisés et de la distance entre les véhicules et les piétons/cyclistes. Chez les parents du groupe « non », ce sont ces mêmes éléments et l'éclairage de rue qui dérangent le plus et chez une plus grande proportion de répondants.

### 1.2.3 Répondants actifs dans leur municipalité

#### 1.2.3.1 Fréquence de marche et de vélo

La figure suivante illustre les réponses sur la fréquence de marche et de vélo des répondants à l'intérieur de leur municipalité. On constate que l'activité la plus pratiquée est la marche. L'importante proportion des données manquantes pour le vélo laisse supposer que ces répondants ne pratiquent pas cette activité, mais cela demeure une hypothèse.

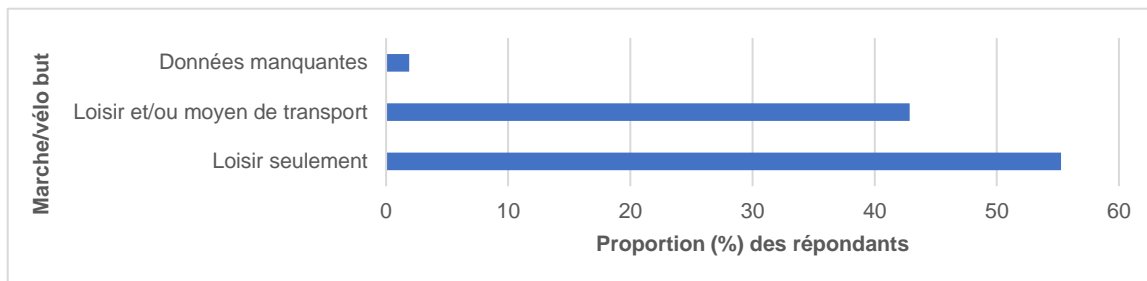
**Figure 14 : Fréquence de marche et de vélo des répondants dans leur municipalité**



### 1.2.3.2 Transport actif

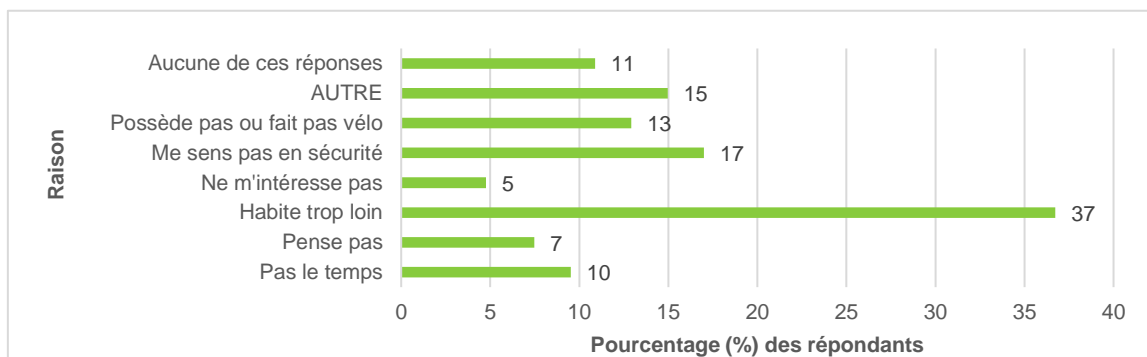
La majorité des répondants (55 %) indique faire de la marche ou du vélo seulement pour le loisir (figure 15). Une part importante indique pratiquer ces activités comme moyen de transport (43 %).

**Figure 15 : Proportion (%) des répondants indiquant faire de la marche ou du vélo comme moyen de transport ou seulement pour le loisir**



La figure suivante illustre les différentes raisons évoquées pour ne pas faire de transport actif par les répondants indiquant faire de la marche ou du vélo seulement pour le loisir. La raison la plus fréquente est qu'ils habitent trop loin (des services, du travail, etc.). Cette réponse reflète la réalité de beaucoup de petites municipalités où les résidents travaillent majoritairement à l'extérieur de leur localité. Ces derniers vont alors souvent utiliser les services de la municipalité où ils travaillent. De plus, il faut mentionner que beaucoup de petites municipalités sont aux prises avec une diminution des services offerts (poste, caisse populaire, épicerie, etc.).

**Figure 16 : Raisons évoquées par les répondants indiquant ne pas faire de transport actif**

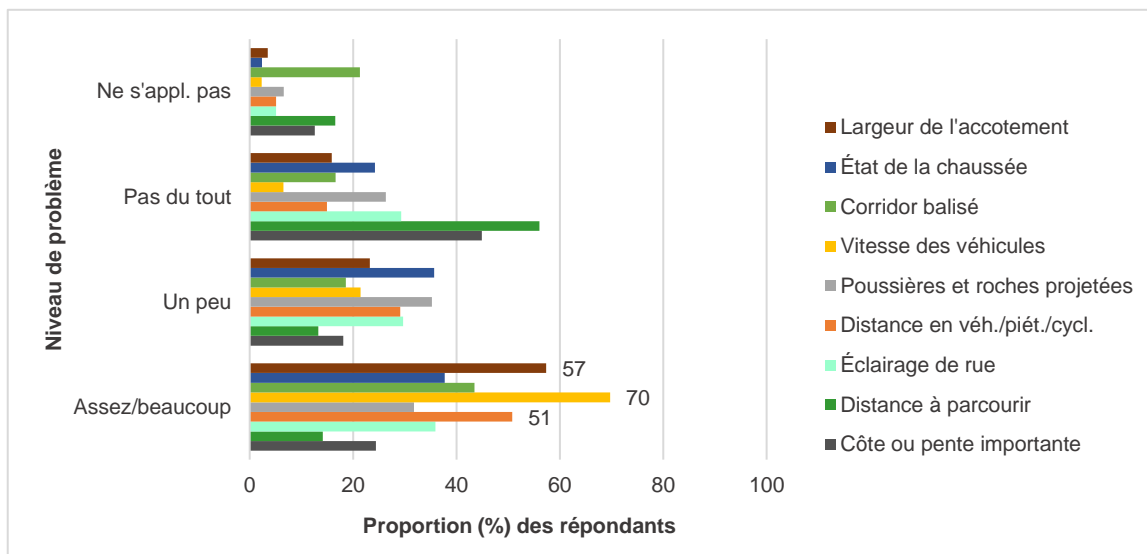


Le sentiment d'insécurité est évoqué par 17 % des répondants ne faisant pas de transport actif. Il faut néanmoins garder en tête que ces derniers font de la marche ou du vélo dans leur municipalité et représentent 9 % des « répondants actifs ». Ceux qui ont répondu « Autre » indiquaient surtout être retraités ou simplement marcher pour le plaisir. Il semblerait donc que la marche et le vélo ne sont, pour certains, toujours pas perçus comme des moyens de transport potentiels, sinon que la notion de *transport actif* est difficile à cerner.

### 1.2.3.3 Sentiment de sécurité lors de la marche ou du vélo dans leur municipalité

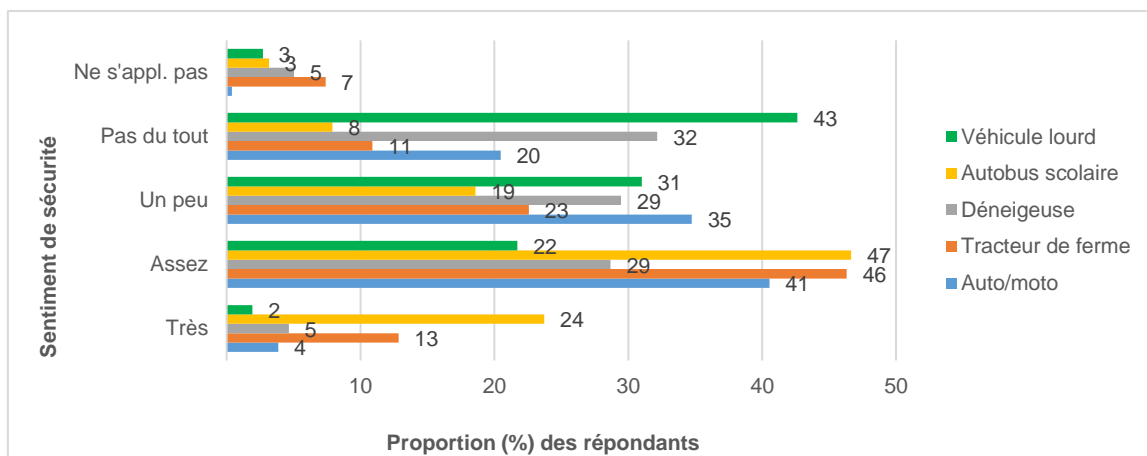
La figure 17 reprend les éléments identifiés comme étant des problèmes lorsque les répondants font de la marche ou du vélo dans leur municipalité. On voit que les éléments les plus problématiques (niveaux assez et beaucoup) sont la vitesse des véhicules (chez 70 %) et la largeur de l'accotement (plus de 55 %), suivi de la distance entre les véhicules et les piétons ou les cyclistes chez 50 % des répondants. Il s'agit des mêmes éléments qui sont fortement ressortis pour les enfants âgés de 5 à 14 ans.

**Figure 17 : Éléments problématiques pour les répondants faisant de la marche ou du vélo à l'intérieur de leur municipalité**



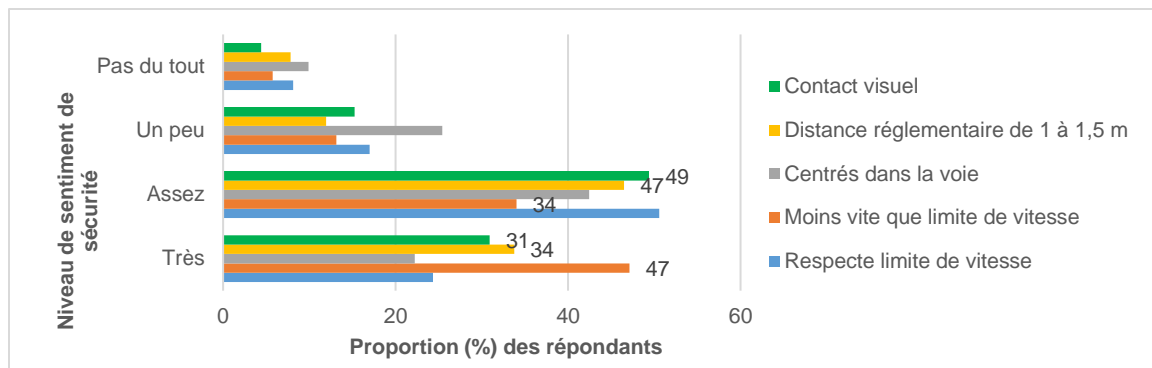
La figure 18 illustre le sentiment de sécurité des répondants en présence de différents types de véhicules. On constate que peu d'entre eux indiquent se sentir *très* en sécurité avec la circulation routière. Les véhicules dérangeant le moins (niveaux *très* et *assez* en sécurité) sont les autobus scolaires et les tracteurs de ferme (plus de 60 %). Les véhicules lourds et les camions de déneigement suscitent le plus grand sentiment d'insécurité (respectivement 75 et 65 % des répondants indiquent se sentir *un peu* à *pas du tout* en sécurité). Le sentiment de sécurité en présence d'autos ou de motos est assez partagé (près de 45 % indiquent se sentir au moins *assez* en sécurité contre 55 % qui indiquent *un peu* à *pas du tout*).

**Figure 18 : Sentiment de sécurité des répondants en présence de différents types de véhicules**



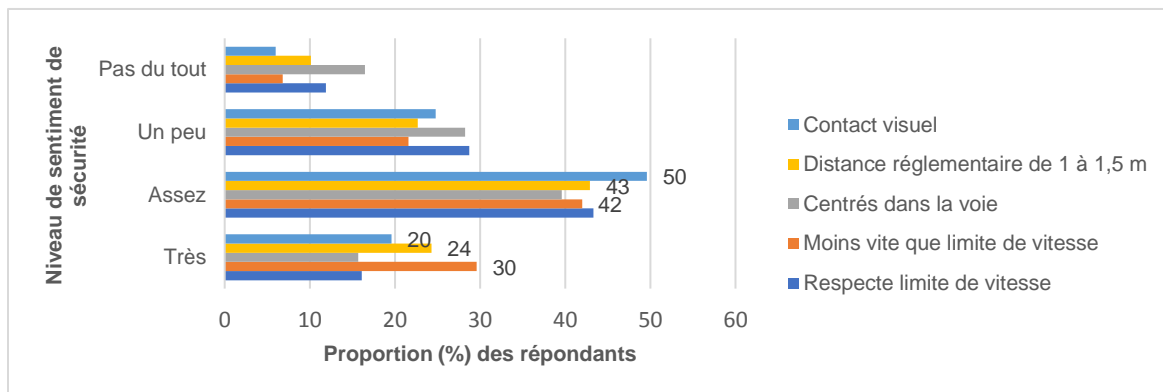
La figure 19 présente le sentiment de sécurité des répondants si les conducteurs d'autos ou de motos adoptent certains comportements vigilants. On remarque que tous les comportements proposés tendent à sécuriser les répondants, surtout en ce qui a trait à la vitesse. Cependant, le sentiment de sécurité est plus grand si les conducteurs d'autos ou de motos roulent moins vite que la limite de vitesse permise, s'ils établissent un contact visuel ou s'ils respectent la distance réglementaire (chaque comportement est pris individuellement – 80 % des répondants indiquent se sentir au moins *assez* en sécurité pour chaque comportement).

**Figure 19 : Sentiment de sécurité des répondants quant aux différents comportements des conducteurs d'autos/motos**



La figure 20 présente le sentiment de sécurité des répondants si les conducteurs de véhicules lourds adoptent certains comportements vigilants. Le sentiment de sécurité est plus grand si les conducteurs de véhicules lourds roulent moins vite que la limite de vitesse permise, s'ils établissent un contact visuel ou s'ils respectent la distance réglementaire (chaque comportement est pris individuellement – respectivement 72, 69 et 67 % des répondants indiquent se sentir au moins assez en sécurité pour chaque comportement). En comparant cette figure avec la précédente, on remarque qu'il y a un déplacement des catégories *très* et *assez* en sécurité avec les autos ou motos vers les catégories *assez* et *un peu* en sécurité avec les véhicules lourds. Bien que les comportements proposés tendent à sécuriser les répondants, cette tendance est beaucoup moins forte qu'avec les autos ou motos.

**Figure 20 : Sentiment de sécurité des répondants face aux différents comportements des conducteurs de véhicules lourds**

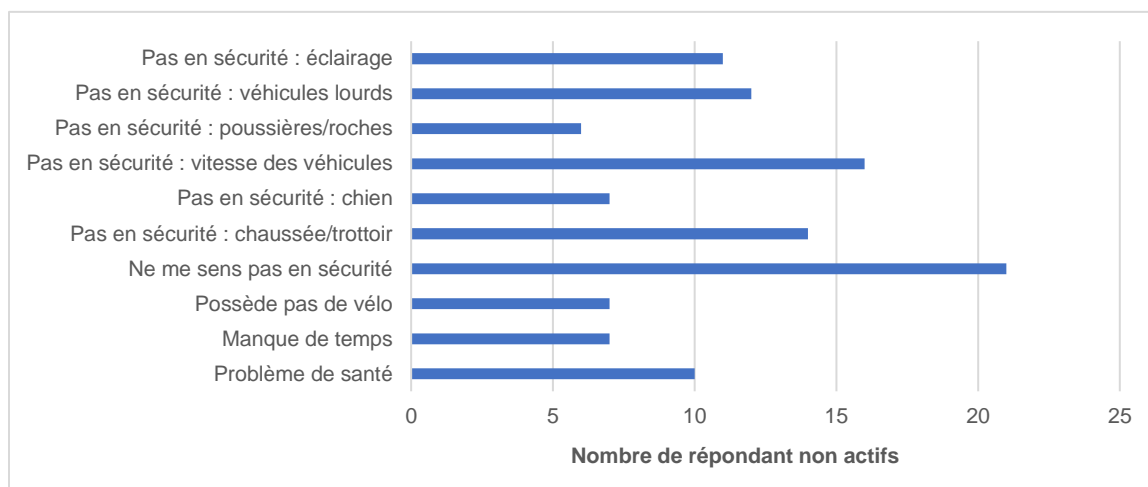


#### 1.2.3.4 Répondants ne faisant pas de marche, ni de vélo dans leur municipalité

La figure 21 illustre les différentes raisons évoquées chez les répondants indiquant ne pas faire de marche, ni de vélo dans leur municipalité. Seules les raisons sélectionnées par au moins 15 % des répondants sont illustrées. Parmi les plus importantes, on retrouve le sentiment général d'insécurité (21 répondants) lié surtout à la vitesse des véhicules (16 répondants), l'état de la chaussée, du trottoir (14 répondants), la présence de véhicules lourds (12 répondants) et l'éclairage (11 répondants). Parmi les autres éléments, on retrouve les problèmes de santé (10 répondants), la présence de chien (7 répondants), les poussières et roches projetées par les véhicules (6 répondants), ne possède pas de vélo (7 répondants), le manque de temps (7 répondants), la présence de côte ou de pente importante (5 répondants), n'aime pas marcher (2 répondants) et n'aime pas le vélo (2 répondants).



**Figure 21 : Raisons évoquées par les répondants pour expliquer qu'ils ne font pas de marche, ni de vélo dans leur municipalité**



### 1.3 Principaux enseignements de la consultation

#### Retour sur le taux de participation

Bien que le taux de participation n'ait pas été à la hauteur de nos attentes, nous constatons que les résultats permettent tout de même de tirer de grandes tendances. D'ailleurs, ces dernières vont bien dans le sens de ce que les membres du comité de suivi entendent sur le terrain et de ce que révèlent les données générales sur le transport actif. Ainsi, nous ne croyons pas qu'un plus grand nombre de répondants aurait changé les résultats, seulement que nous aurions eu la possibilité de croiser des données pour faire des tests d'association entre les variables à l'étude.

#### Réponses des parents pour leurs enfants de 5 à 14 ans

Certains parents acceptent de laisser leurs enfants se déplacer à pied ou à vélo, malgré un faible sentiment de sécurité avec la circulation routière. Les véhicules suscitant le plus d'insécurité sont, en ordre, les véhicules lourds, les déneigeuses et les automobiles ou motos. Parmi les autres facteurs posant problème, ce sont la vitesse des véhicules et la largeur de l'accotement qui dérangent le plus; deux éléments liés à la circulation routière. Toutefois, il demeure que plusieurs parents refusent de laisser leurs enfants se déplacer à pied ou à vélo dans leur municipalité et que le sentiment de non-sécurité à l'égard de la circulation routière semble y jouer un rôle important. Il est d'ailleurs bien documenté que la vitesse de la circulation soit un élément majeur causant l'insécurité chez les piétons et cyclistes, pouvant même aller jusqu'à dissuader les parents de laisser leurs enfants aller à l'école à pied ou à vélo (CEUM, 2017). De surcroît, une distinction doit être faite entre la vitesse perçue et réelle.

#### Réponses des adultes

En ce qui a trait au déplacement actif, nous constatons que beaucoup de gens font de la marche ou du vélo à l'intérieur de leur municipalité uniquement pour le loisir. Bien que le contexte de travail puisse ne pas s'y prêter, plusieurs semblent avoir de la difficulté à intégrer le concept, soit qu'un court déplacement à pied ou à vélo, s'il est conjugué à une utilité quelconque (chercher la poste, par exemple) constitue du transport actif.

Un faible sentiment de sécurité à l'égard de la circulation routière est également noté chez les adultes, alors que la vitesse et la largeur des accotements sont les facteurs les plus problématiques. Les véhicules suscitant le plus d'insécurité sont les véhicules lourds et les déneigeuses. Il est d'ailleurs fort intéressant de noter que pour

les mêmes comportements vigilants qu'adoptent les conducteurs (que ce soit de rouler moins vite que la limite de vitesse permise, d'établir un contact visuel ou de respecter des distances sécuritaires), les véhicules lourds sécurisent moins que les automobiles ou les motos. Cette crainte que suscitent les véhicules lourds et la problématique des accotements, particulièrement en milieu rural, est également documentée par l'INSPQ (2009). Les bons comportements à l'égard des piétons et cyclistes (ceux énumérés précédemment) peuvent néanmoins jouer un rôle important sur le sentiment de sécurité de ces derniers.

Parmi les répondants qui ne font ni de la marche, ni du vélo, le facteur d'insécurité est prépondérant et les éléments les plus importants sont, en ordre décroissant, la vitesse des véhicules, l'état de la chaussée et du trottoir, la présence de véhicules lourds et l'éclairage.

## **Section 2 - Consultation auprès des conducteurs de véhicules lourds**

### **2.1 Méthode de consultation**

Rappelons que l'objectif était de mieux connaître les perceptions des conducteurs de véhicules lourds à l'égard des piétons et des cyclistes qu'ils rencontrent. Il est donc question du partage de la route entre ces usagers. La méthode du questionnaire a été retenue pour la consultation. Les objectifs généraux qui ont guidé sa construction étaient de mieux comprendre comment se vit le partage de la route et qu'est-ce qui peut empêcher ou inciter les conducteurs de véhicules lourds à adopter des comportements sécuritaires pour les piétons et cyclistes.

Afin de mieux connaître le domaine en regard du projet et pour construire le questionnaire, 5 courtes entrevues semi-dirigées ont été réalisées par téléphone auprès d'entreprises de transport, soit jusqu'à ce que les discours se répètent et qu'il n'y ait plus de nouveaux éléments à prendre en compte. Les sujets abordés étaient le contexte du transport routier dans lequel ils travaillent, les éléments majeurs de sécurité routière en camionnage et finalement, le partage de la route avec les piétons et cyclistes.

Les questionnaires ont été distribués aux camionneurs par leur employeur. Des entreprises localisées au Bas-Saint-Laurent ont été contactées par téléphone afin d'obtenir leur accord pour distribuer les questionnaires et le nombre de répondants potentiels. Les questionnaires ont été envoyés directement aux entreprises; chaque copie a été fournie dans une enveloppe individuelle avec une enveloppe-réponse affranchie. Un total de 48 entreprises a été contacté et 438 questionnaires papier ont été distribués. De plus, le questionnaire a été adapté dans *Google Forms* afin de joindre les camionneurs qui correspondent avec leur employeur par courriel. Au total, 110 questionnaires ont été retournés. Le questionnaire est présenté à l'annexe 2.

### **2.2 Résultats de la consultation**

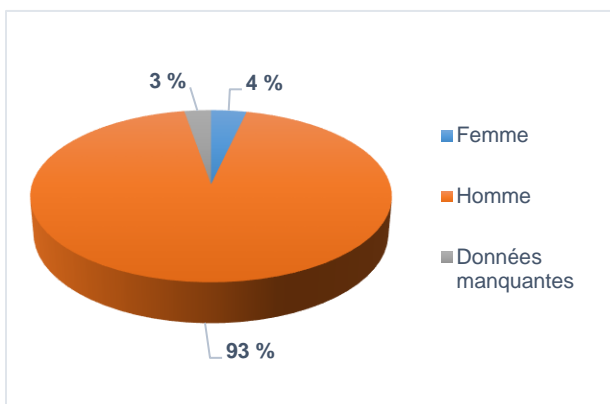
#### **2.2.1 Description de l'échantillon**

La majorité des répondants sont des hommes (figure 22) et les groupes d'âge les plus représentés sont les 50 - 64 ans et les 35 - 49 ans (figure 23). Plus de 63 % des répondants ont au moins 15 années d'expérience dans leur métier (figure 24) et 19 % sont conducteurs propriétaires (figure 25). Les différentes catégories de transport sont représentées à plus de 15 %, à l'exception du hors-norme et du transport scolaire<sup>2</sup> (figure 26).

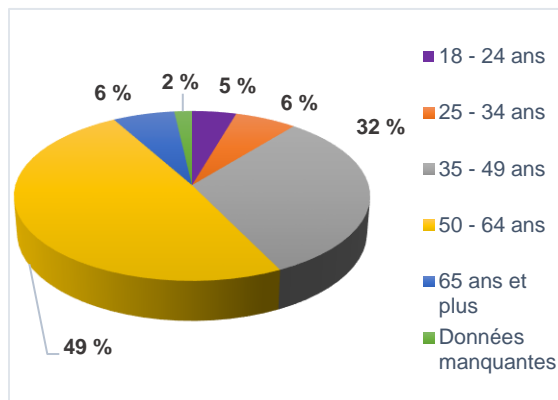
---

<sup>2</sup> Les transporteurs scolaires n'ont pas été contactés.

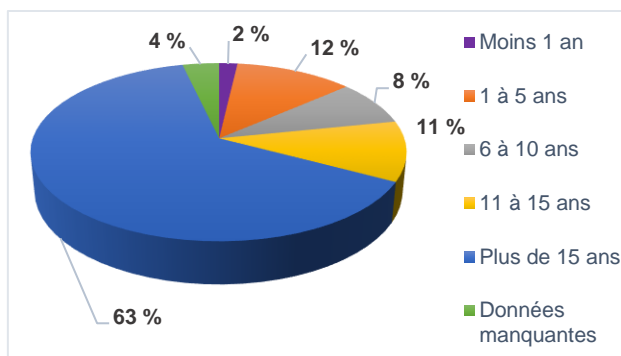
**Figure 22 : Sexe des répondants véhicules lourds**



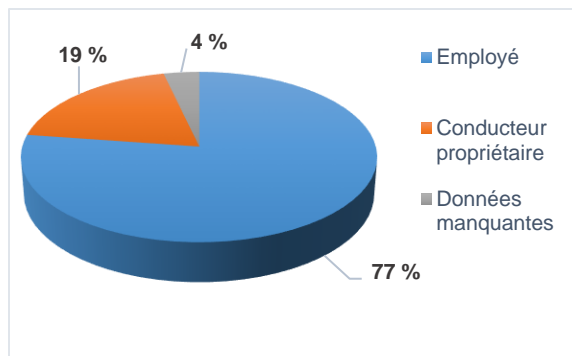
**Figure 23 : Groupe d'âge des répondants véhicules lourds**



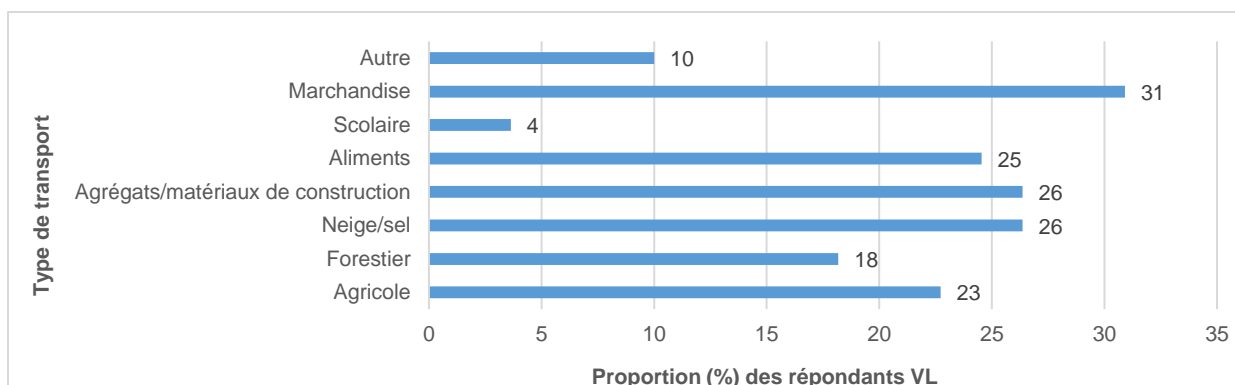
**Figure 24 : Nombre d'années d'expérience des répondants véhicules lourds**



**Figure 25 : Statut de travail des répondants véhicules lourds**



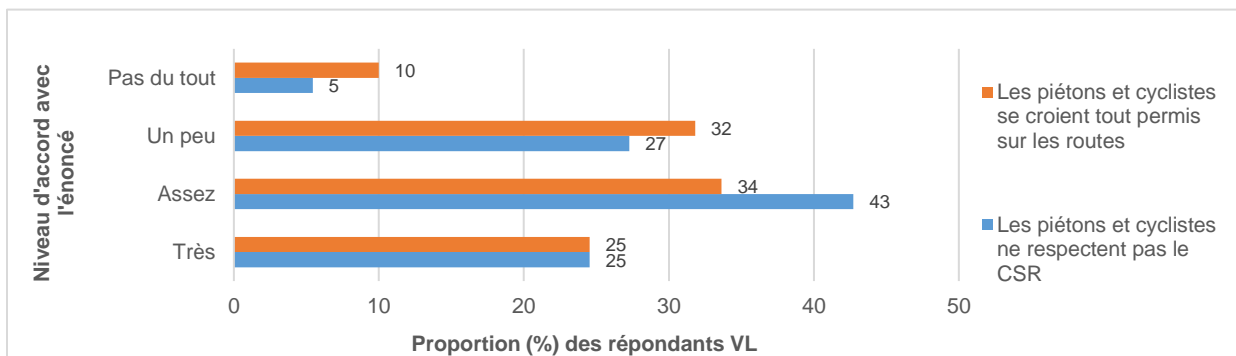
**Figure 26 : Type de transport que font les répondants véhicules lourds**



## 2.2.2 Partage de la route

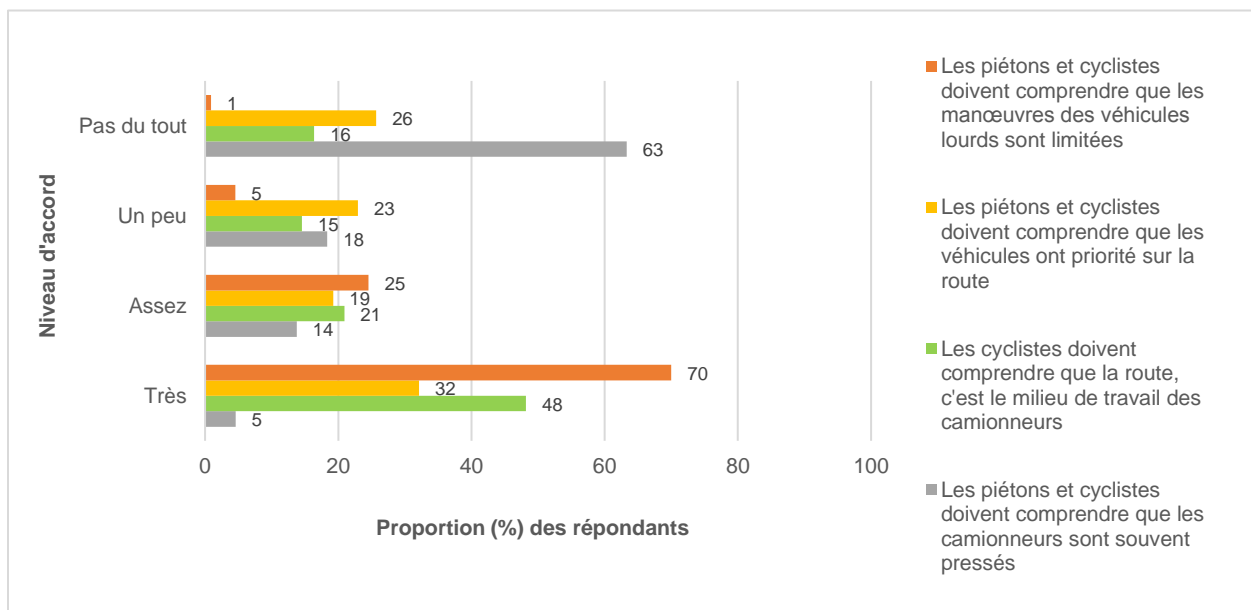
Plusieurs énoncés ont été soumis aux conducteurs de véhicules lourds afin de mieux cerner comment ils vivent le partage de la route avec les piétons et les cyclistes et ce qu'ils pensent des moyens pour améliorer le partage de la route entre les usagers. Les conducteurs devaient indiquer leur niveau d'accord aux énoncés, de *pas du tout en accord* à *très en accord*. La figure 27 suggère qu'il y a une insatisfaction chez certains répondants camionneurs à l'égard des piétons et cyclistes, alors que 67 % des répondants sont au moins *assez en accord* que les piétons et cyclistes ne respectent pas le CSR et les règles de courtoisie sur le partage de la route.

**Figure 27 : Ce que pensent les répondants véhicules lourds du comportement des piétons et cyclistes**



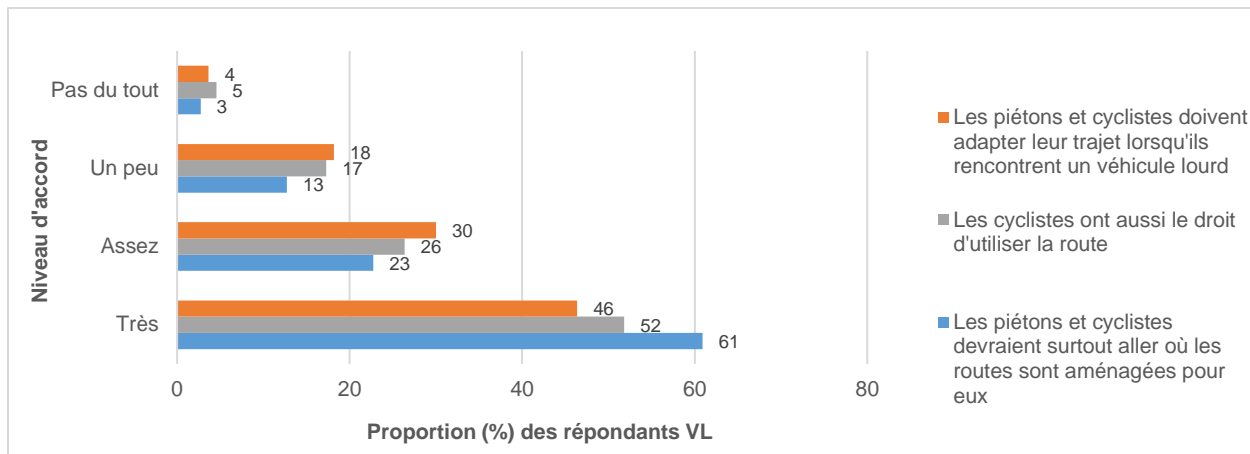
Quatre énoncés de principes que les piétons et cyclistes pourraient potentiellement intégrer afin de faciliter le partage de la route ont été suggérés aux répondants (figure 28). Ceux rejoignant le plus les camionneurs (en combinant les données *très*, *assez* et *un peu* en accord) sont que les piétons et cyclistes doivent comprendre que dû à la taille et au poids des véhicules lourds, leur manoeuvrabilité est limitée comparativement à celle des véhicules de plus petite taille (99 %), que les répondants ont, en tant que conducteurs d'un véhicule routier, priorité sur la route (74 %) et que les piétons et cyclistes devraient comprendre que la route, c'est leur milieu de travail (69 %). Les répondants indiquent à 37 % être *très* et *assez* en accord pour indiquer qu'ils sont souvent pressés.

**Figure 28 : Les principes du partage de la route que les piétons et cyclistes devraient intégrer selon les camionneurs**



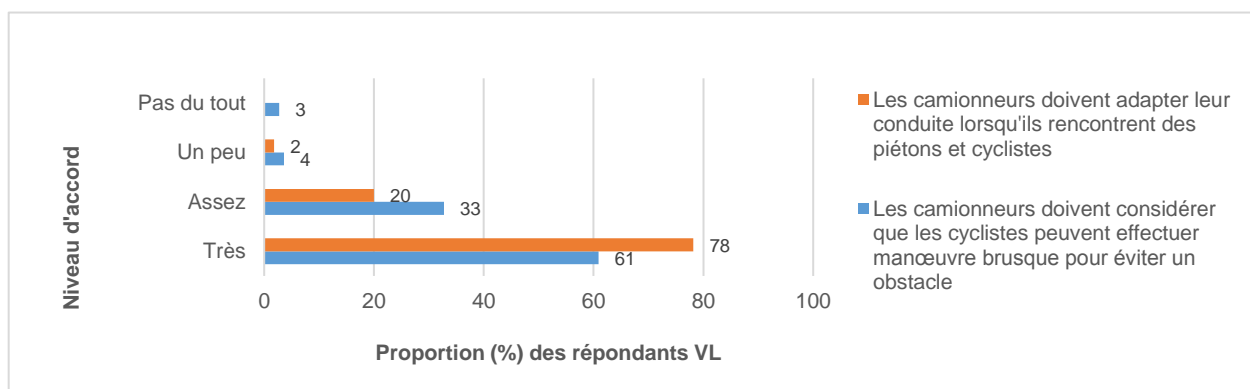
Trois énoncés ont été proposés aux répondants concernant la place des piétons et cyclistes sur les routes, ainsi que les comportements qu'ils devraient adopter (figure 29). Chacun rejoint la majorité des répondants (à plus de 75 % en combinant les données *très* et *assez* en accord). Ainsi, les répondants sont surtout d'avis que bien que les cyclistes aient le droit d'utiliser la route, ces derniers devraient, avec les piétons, surtout aller là où les routes sont aménagées pour eux (accotements larges, Route verte, etc.) et qu'ils devraient adapter leur trajet lorsqu'ils rencontrent un véhicule lourd.

**Figure 29 : Les comportements que devraient adopter les piétons et cyclistes selon les répondants véhicules lourds**



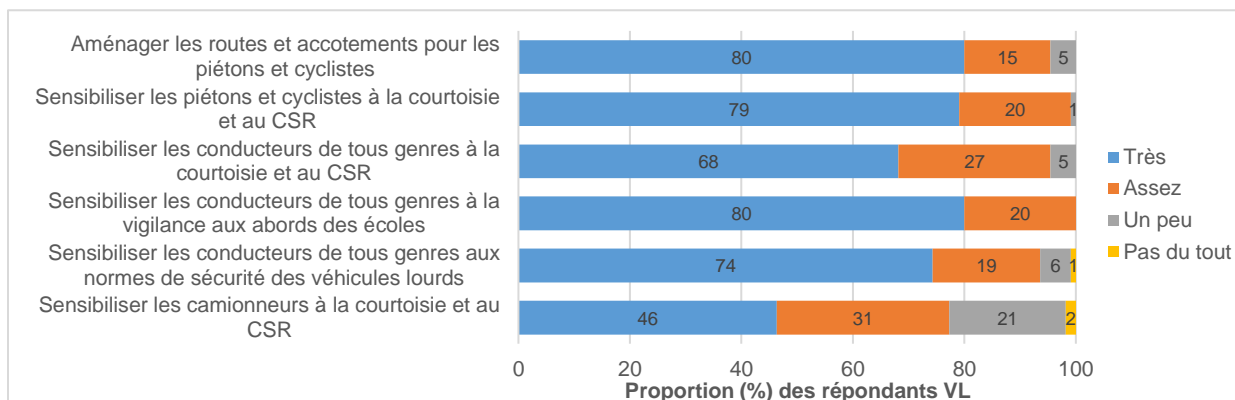
Deux énoncés sur les comportements furent proposés aux répondants, soit de considérer que les cyclistes peuvent devoir effectuer une manœuvre brusque comme éviter une roche ou une bouche d'égout et qu'ils doivent adapter leur conduite lorsqu'ils rencontrent des piétons ou cyclistes (figure 30). Une très grande majorité est *assez* et *très* en accord avec les deux énoncés. Les répondants qui ne sont pas du tout en accord pour anticiper les mouvements des cyclistes se disaient *très* en accord avec l'énoncé d'avoir la priorité sur la route; il s'agit d'une minorité au sein de notre échantillon.

**Figure 30 : Les comportements que les répondants véhicules lourds croient devoir adopter en présence des piétons et cyclistes**

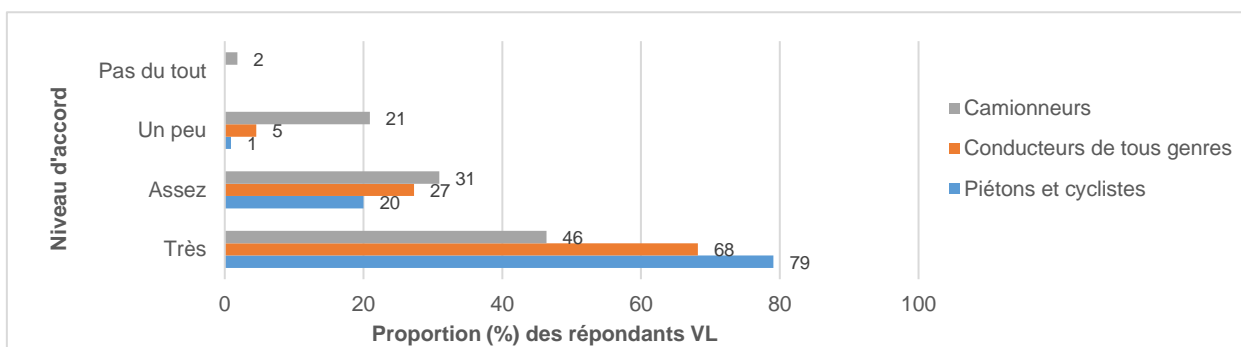


Plusieurs énoncés furent proposés aux répondants afin de connaître les efforts qui devraient être déployés selon eux afin de mieux harmoniser le partage de la route (figure 31). Les propositions qui sont les plus retenues (en combinant les réponses *assez* et *très* en accord), sont de sensibiliser tous les conducteurs à la vigilance aux abords des écoles (100 %), de sensibiliser les piétons et cyclistes aux règles de courtoisie et au CSR (99 %), d'aménager les routes et les accotements pour faire plus de place aux piétons et cyclistes (95 %) et de sensibiliser tous les conducteurs aux règles de courtoisie et au CSR (95 %). Suivent de très près, l'importance de sensibiliser tous les conducteurs aux règles de sécurité que doivent respecter les véhicules lourds (93 %) et de sensibiliser les camionneurs aux règles de courtoisie et au CSR (77 %). Il est donc à noter que les répondants reconnaissent que tous les utilisateurs de la route ont leur rôle à jouer et que des efforts devraient être déployés auprès de tous. Il demeure que nos répondants considèrent que les camionneurs sont plus sensibilisés à la courtoisie et connaissent mieux le Code de sécurité routière que les autres types d'utilisateurs de la route. La figure 32 illustre plus clairement ce dernier propos.

**Figure 31 : Les efforts qui devraient être déployés pour mieux harmoniser le partage de la route selon les répondants véhicules lourds**

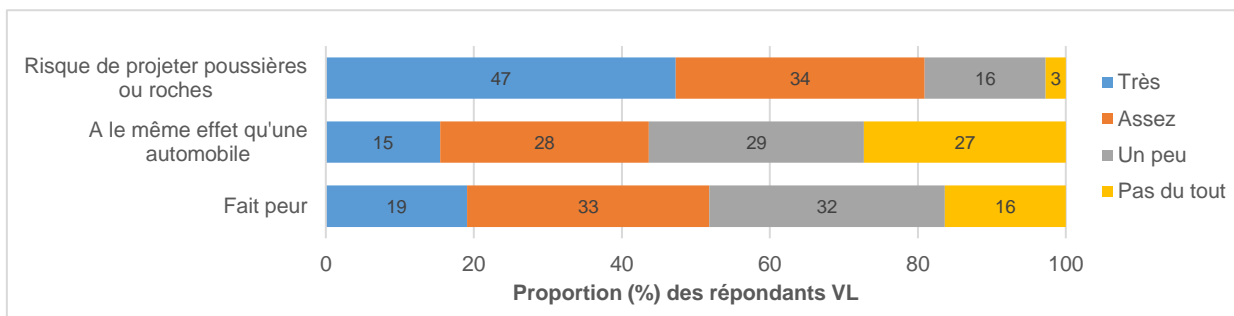


**Figure 32 : Les différents groupes d'utilisateurs devant être sensibilisés à la courtoisie et au CSR selon les répondants véhicules lourds**



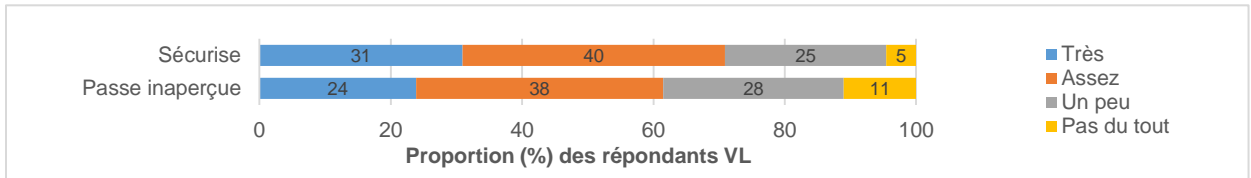
Un de nos objectifs de consultation était de savoir si les camionneurs sont conscients du sentiment de non-sécurité qu'ils peuvent susciter chez certains piétons et cyclistes. Nous avons donc questionné les répondants sur l'effet que peut avoir leur camion lorsqu'ils rencontrent ces usagers de la route. Il leur a été demandé s'ils croient que leur camion fait peur, s'il a le même effet sur les piétons et cyclistes qu'une automobile (effet turbulence, bruit, etc.) et s'il risque de projeter des poussières ou des roches (figure 33). On constate que l'énoncé avec lequel ils sont le plus en accord c'est que leur camion risque de projeter des poussières ou des roches (plus de 80 % indiquent être au moins assez en accord). Les deux autres énoncés proposés récoltent des résultats plutôt partagés. Il est intéressant de noter qu'environ la moitié des répondants (48 %) indique être *peu* et *pas du tout* en accord que leur camion fait peur, alors que 43 % croit que leur camion a le même effet sur les piétons et cyclistes qu'une automobile en ce qui concerne l'effet turbulence et le bruit (en combinant ceux qui indiquent être assez à très en accord avec l'énoncé).

**Figure 33 : Selon les répondants, leur camion : ...**



Toujours en lien avec l'objectif de déterminer si les camionneurs sont conscients du sentiment de non-sécurité suscité auprès de certains piétons et cyclistes, il leur a été demandé si leur conduite vigilante sécurise ces usagers et si elle passe plutôt inaperçue (figure 34). Il est intéressant de noter que les deux énoncés ont récolté des réponses semblables (71 % des répondants sont au moins assez en accord que leur conduite vigilante sécurise, alors que 62 % sont au moins assez en accord que leur conduite vigilante passe inaperçue). En croisant les données, on constate que 45 % des répondants sont d'avis que leur conduite vigilante peut autant sécuriser que passer inaperçue auprès des piétons et cyclistes, alors que 55 % ont un avis plus tranché sur la question (soit que leur conduite vigilante ne sécurise pas et qu'elle passe inaperçue). Retenons tout de même qu'une part importante des répondants (71 %) indique être au moins assez en accord avec l'énoncé que leur conduite vigilante sécurise.

**Figure 34 : Selon les répondants véhicules lourds, leur conduite vigilante : ...**

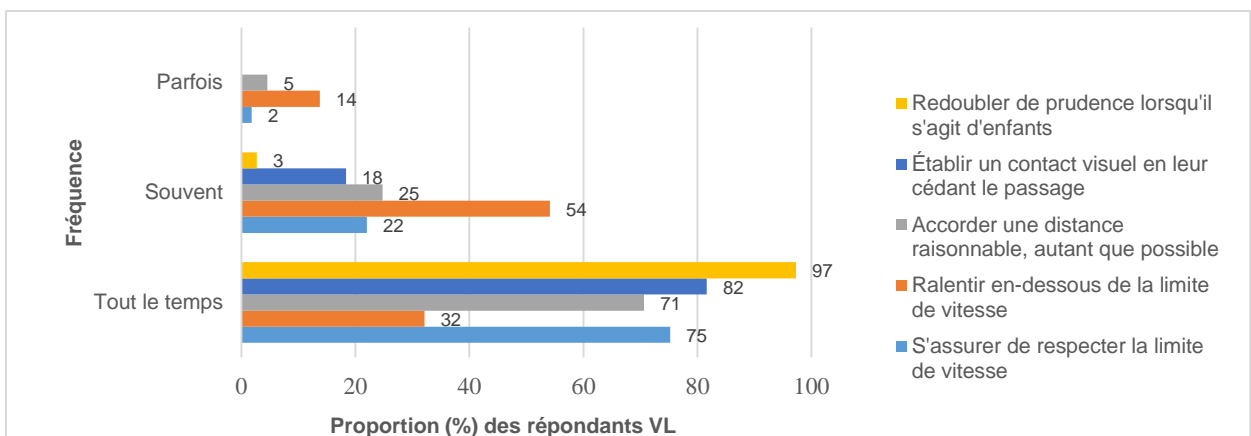


### 2.2.3 Comportements des répondants à l'égard des piétons et cyclistes

Dans le but de savoir si les répondants adoptent les bons comportements ou pas à l'égard des piétons et cyclistes qu'ils rencontrent, nous leur en avons proposé quelques-uns, en priorisant ceux exigés par la Société de l'assurance automobile du Québec (SAAQ) et le CSR (SAAQ, 2016) ainsi que ceux que nous avons proposés aux répondants piétons et cyclistes dans notre consultation sur les déplacements actifs.

Les répondants indiquent adopter presque l'ensemble des comportements proposés *tout le temps* lorsqu'en présence des piétons (plus de 70 % des répondants – figure 35). Cette proportion est de 32 % en ce qui a trait de ralentir pour rouler en dessous de la limite de vitesse permise. Il n'y a aucun comportement qui n'est jamais adopté et les répondants indiquent être particulièrement vigilants envers les enfants (97 % redoublent *tout le temps* de prudence en présence des enfants, alors que 3 % des répondants indiquent *souvent* adopter ce comportement).

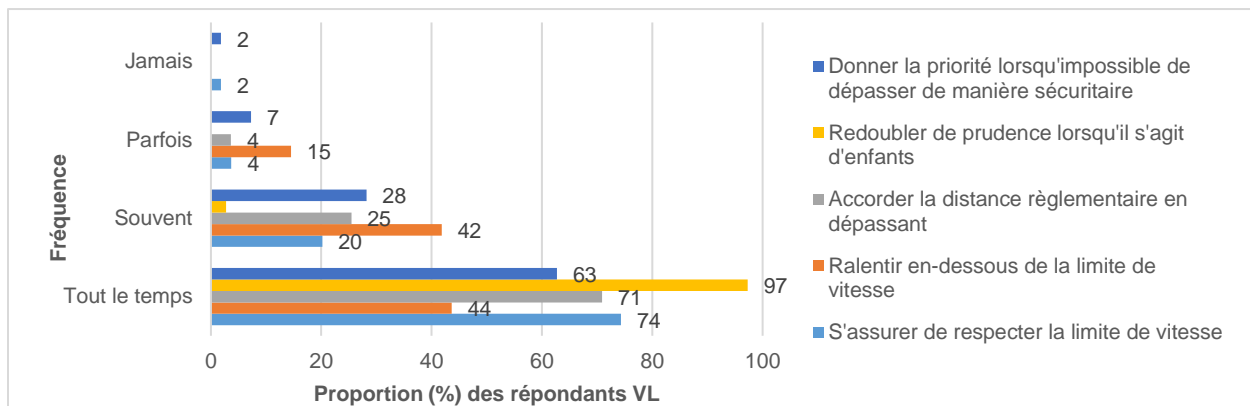
**Figure 35 : Habitudes des répondants véhicules lourds à l'égard des piétons**



La figure 36 présente les résultats pour les comportements adoptés en présence des cyclistes. On remarque que les enfants provoquent encore la plus grande prudence auprès des répondants avec les mêmes proportions que dans la situation présentée précédemment (soit pour les enfants à pied). Les autres comportements qui sont *tout le temps* adoptés par une majorité de répondants sont de s'assurer de

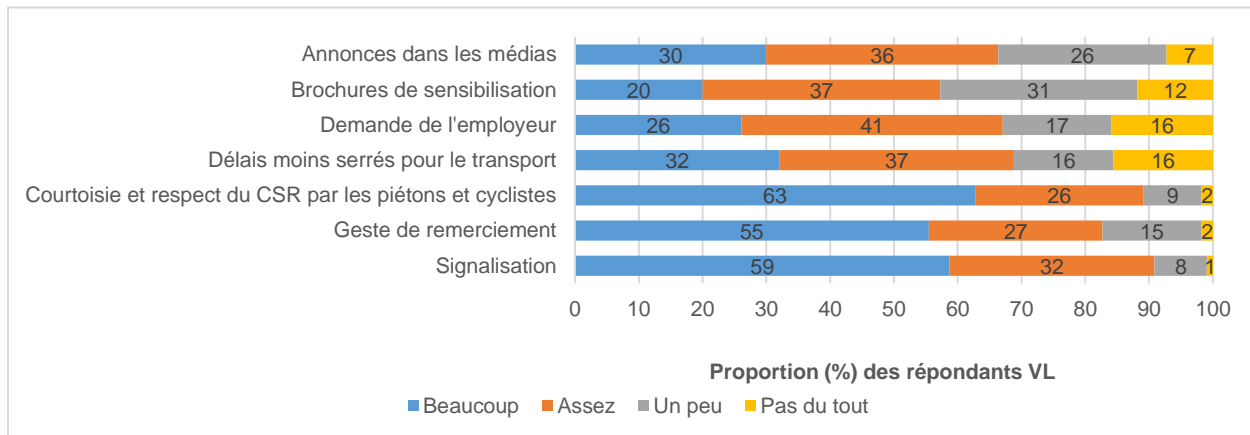
respecter la limite de vitesse (74 %), d'accorder la distance réglementaire en dépassant un cycliste (71 %) et de donner la priorité aux cyclistes lorsqu'il est impossible de les dépasser de manière sécuritaire (63 %). Ces deux derniers points étant inscrits dans le CSR, on peut juger qu'ils ne sont pas suffisamment adoptés, mais les deux prochains paragraphes apportent un éclairage sur les raisons potentielles derrière la fréquence d'application des mesures réglementaires lors des dépassements des cyclistes. Il demeure que la majorité des répondants indique au moins adopter fréquemment tous les comportements proposés (en combinant les catégories *tout le temps* et *souvent*).

**Figure 36 : Habitudes des répondants véhicules lourds à l'égard des cyclistes**



Afin de mieux cerner ce qui peut inciter ou empêcher les répondants à adapter leur conduite en présence des piétons et cyclistes, nous leur avons proposé des mesures et des situations en nous appuyant sur les méthodes communément déployées pour sensibiliser les conducteurs, ainsi que sur les courts entretiens que nous avons tenus avec des gestionnaires et propriétaires d'entreprises de transport. La figure 37 reprend les résultats sur les différentes stratégies et situations pouvant motiver les camionneurs à adapter leur conduite. Celles rejoignant la majorité des répondants (en combinant les catégories *beaucoup* et *assez*) sont la signalisation routière annonçant la présence potentielle de piétons et cyclistes (traverses pour piétons, Route verte, etc. chez 91 % des répondants), le respect du CSR et des règles de courtoisie par les piétons et cyclistes (89 %) et un geste de remerciement (pouce en l'air, salutations, etc.) par les piétons et cyclistes lorsque les répondants leur facilitent la vie (82 %). Les autres éléments rejoignent tout de même plus de la moitié des répondants : des délais moins serrés pour le transport en prévision de l'achalandage sur la route (69 %), une demande explicite de l'employeur (67 %) et les annonces dans les médias (66 %) et les brochures de rappel des règles de courtoisie et du CSR (57 %).

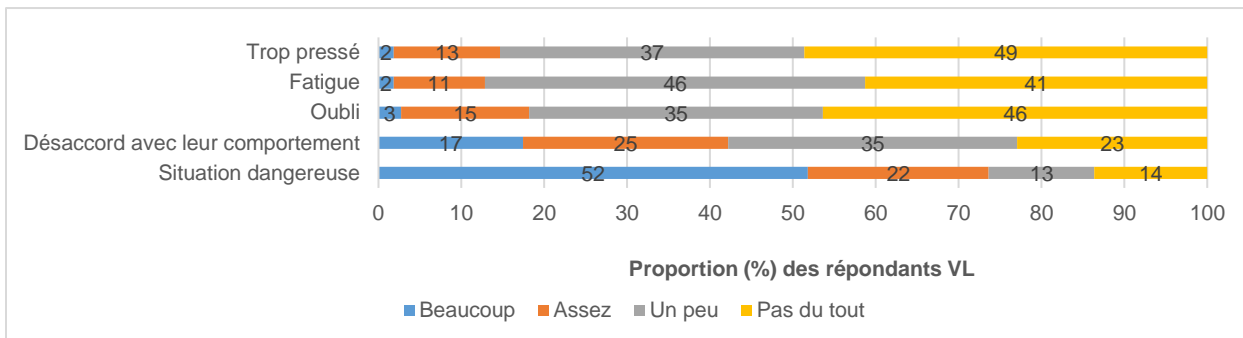
**Figure 37 : Différentes stratégies et situations motivant les répondants véhicules lourds à adapter leur conduite en présence de piétons ou cyclistes**





En ce qui concerne les situations proposées pouvant empêcher les répondants d'adapter leur conduite en présence de piétons ou cyclistes, il n'y en a qu'une qui a une importante portée sur la majorité des camionneurs sondés (en combinant les catégories *beaucoup* et *assez*), soit une situation trop dangereuse (manque d'espace, courbe, présence de véhicule en sens inverse – dans 74 % des cas). Les autres situations ont une influence, mais chez une plus petite proportion des répondants. Il demeure que pour certains, le fait d'être en désaccord avec le comportement des piétons et cyclistes, de ne pas toujours y penser (oubli), d'être trop pressé et d'être fatigué a une influence assez importante (chez respectivement 42 %, 18 %, 15 % et 13 % des répondants – voir figure 38).

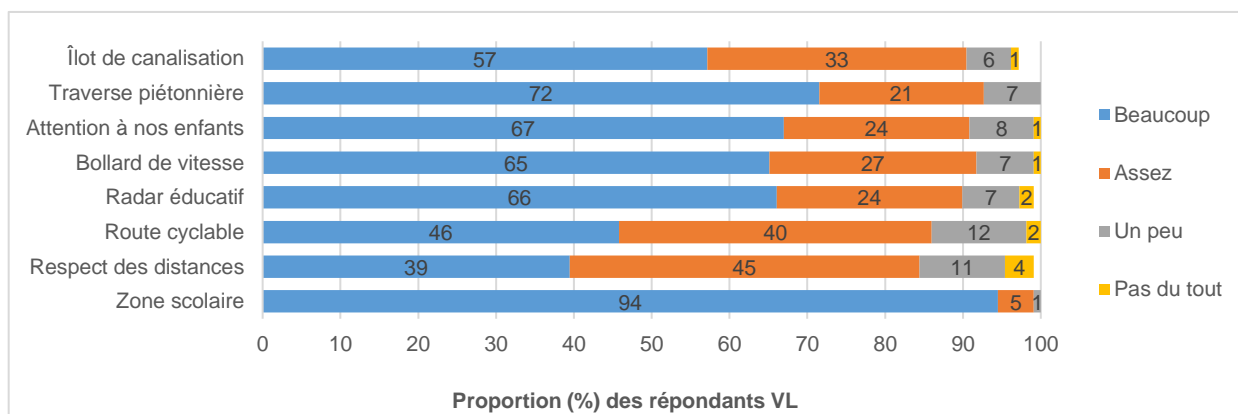
**Figure 38 : Différentes situations pouvant empêcher les répondants d'adapter leur conduite aux piétons et cyclistes**



## 2.2.4 Signalisation

Afin de pousser un peu plus loin notre compréhension sur les différents éléments pouvant inciter les répondants à adapter leur conduite en présence des piétons et cyclistes, nous avons voulu savoir quelles signalisations routières et structures les rendaient automatiquement plus vigilants dans leur conduite. La figure 39 montre que l'ensemble des signalisations et structures proposées a une portée au moins assez importante chez la majorité des répondants<sup>3</sup>. En ordre d'importance, ces dernières sont les affiches de zones scolaires (99 %), les traverses piétonnières (93 %), les bollards de vitesse (92 %), les affiches « Attention à nos enfants, c'est peut-être le vôtre » (91 %), les îlots de canalisation (90 %), les radars éducatifs (90 %), les affiches de partage de la route avec des cyclistes (86 %) et finalement, les pancartes rappelant de respecter les distances entre véhicules et cyclistes lors des dépassements (84 %).

**Figure 39 : Signalisations routières ou structures pouvant rendre les camionneurs plus vigilants**



<sup>3</sup> Les données manquantes ne sont pas présentées, mais représentent les répondants qui soit ne rencontraient pas ou ne connaissaient pas les structures illustrées.

## 2.2.5 Commentaires des répondants

Les répondants avaient la possibilité d'ajouter des commentaires à la toute fin de leur questionnaire; 44 d'entre eux l'ont fait (figure 40). Ces commentaires ont été codifiés afin de ressortir les principaux messages véhiculés (figure 41). Ces derniers sont, en ordre d'importance, qu'il faut informer et sensibiliser les piétons et cyclistes à la sécurité, aux règles de courtoisie, au CSR et à la conduite de véhicules lourds (17 répondants), ce sont les cyclistes qui posent surtout problème (12 répondants), des remerciements pour le questionnaire (12 répondants), que tous les utilisateurs de la route ont un rôle à jouer dans le partage de la route (9 répondants), qu'il y a un réel besoin d'aménager plus d'espaces pour les piétons et cyclistes (7 répondants), qu'il y a un manque de respect, de considération ou d'appréciation des camionneurs (6 répondants), que les cyclistes devraient payer des droits pour être sur la route (6 répondants), que ce sont surtout les piétons qui leur pose problème (3 répondants) et finalement, que les cyclistes sont sur « leurs » routes ou dans « leur » voie (3 répondants).

Figure 40 : Répondants véhicules lourds qui ont laissé des commentaires

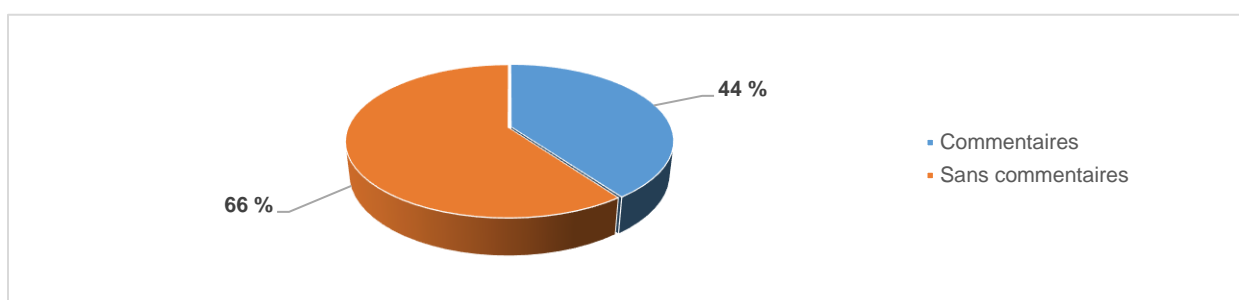
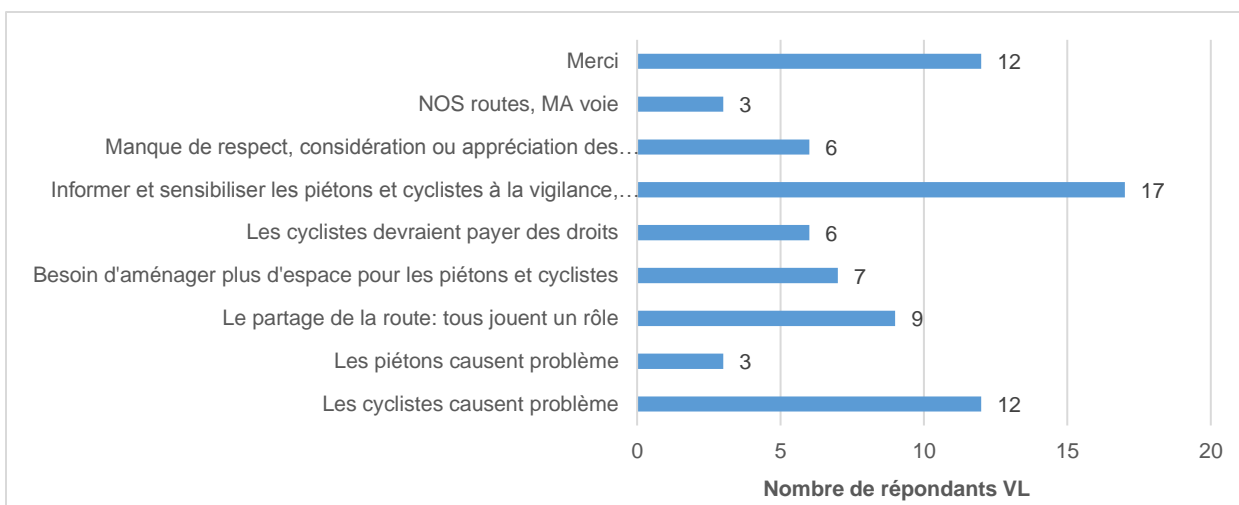


Figure 41 : Catégories de commentaires laissés par les répondants véhicules lourds



## 2.3 Principaux enseignements de la consultation

Au terme de notre consultation auprès de camionneurs, il semble que le partage de la route avec les piétons et cyclistes demeure un défi. Plusieurs camionneurs ne semblent pas ressentir un sentiment de courtoisie à leur égard et il est évident que beaucoup prônent une plus grande sensibilisation des piétons et cyclistes aux règles de courtoisie et au CSR. Ces usagers de la route devraient être, du point de vue des camionneurs, plus conscients que les manœuvres de véhicules lourds sont limitées. Le partage de la route

est d'autant plus compliqué par un manque d'espace. Pour ces raisons, les répondants sont majoritairement d'avis que les piétons et cyclistes devraient aller là où les routes sont aménagées pour eux, qu'ils doivent adapter leur trajet lorsqu'ils rencontrent un véhicule lourd (comme se placer à l'extrême droite de la route, voir à descendre de son vélo dans le cas des cyclistes) et qu'il devrait y avoir plus d'efforts afin d'aménager les routes et les accotements pour les piétons et cyclistes. Les répondants croient également devoir adapter leur conduite en présence des piétons et cyclistes, mais vont parfois éviter de le faire pour des raisons de sécurité. Cela peut sembler contradictoire, et l'est dans une certaine mesure, mais puisque les manœuvres des véhicules lourds sont limitées, il peut être très risqué pour tous les usagers de la route lorsque les camionneurs modifient subitement leur conduite.

Nos résultats vont dans le même sens que ceux obtenus par SOM dans un sondage concernant le partage de la route entre les automobilistes et cyclistes (SOM, 2014). En effet, 59 % de leurs répondants étaient d'avis que les cyclistes sont peu ou pas du tout respectueux envers les automobilistes, alors que 68 % étaient d'avis que les cyclistes ne respectent généralement pas le CSR; 91 % souhaitaient plus de sévérité par les policiers envers les cyclistes. La grande majorité des automobilistes (98 %) étaient d'avis qu'ils doivent adapter leur conduite en présence des cyclistes, alors qu'une proportion un peu moins forte (84 %) était d'avis de devoir assurer leur sécurité. Une enquête réalisée par l'Agence de la santé et des services sociaux de la Côte-Nord révèle pour sa part l'importance d'agir au niveau de « l'incompréhension généralisée du public » envers les camionneurs, soit des réalités de conduite d'un véhicule lourd (ASSS Côte-Nord, 2009a). Le déploiement des activités « angles morts » par le Contrôle routier Québec (CRQ), pour sensibiliser le grand public à l'ampleur des angles morts des véhicules lourds et les diverses campagnes de la SAAQ sur les comportements à adopter en présence de véhicules lourds, témoigne de la pertinence de cette sensibilisation (SAAQ, 2017; SAAQ, 2015).

Nos résultats suggèrent que les répondants sont particulièrement sensibles à la présence (même potentielle) d'enfants aux abords des routes. Ces résultats peuvent en rassurer plusieurs, mais il demeure nécessaire de travailler auprès des camionneurs et de l'industrie afin de sécuriser davantage les routes pour les usagers vulnérables<sup>4</sup>. En fait, malgré qu'une part importante des répondants indique tout le temps adopter les bons comportements, il demeure que ce n'est pas le cas pour tous les camionneurs. Rappelons à cet effet que 77 % des répondants sont *très* à *assez* en accord qu'il devrait y avoir plus d'efforts pour sensibiliser les camionneurs à la courtoisie et au CSR et que le manque de temps, la fatigue et l'oubli vont tout de même en empêcher certains à adapter leur conduite en présence des piétons et cyclistes. D'ailleurs, beaucoup de camionneurs ne sont pas d'avis que leur véhicule fait peur et croient avoir le même effet sur les usagers vulnérables qu'une automobile (en ce qui concerne l'effet turbulence et le bruit). Nos résultats montrent que plusieurs camionneurs croient, en tant que conducteur, avoir la priorité sur les piétons et cyclistes. Selon l'enquête menée par SOM (2014), ce phénomène ne se limiterait pas au contexte du camionnage, car il a été révélé que 32 % des automobilistes étaient d'avis que les routes devraient être réservées seulement à la circulation d'automobiles. Le droit à l'utilisation de la route par les cyclistes n'est donc pas encore totalement acquis.

---

<sup>4</sup> Le terme *usagers vulnérables* fait ici référence aux utilisateurs de la route dont le corps n'est pas protégé par une structure rigide, tels que les piétons, cyclistes, personnes en patins à roulettes, etc.

## Propositions

À la lumière des consultations et discussions qui se sont tenues au sein du comité de suivi, nous offrons plusieurs propositions afin de favoriser le transport actif sécuritaire. Ces dernières sont regroupées en 4 secteurs d'intervention : les environnements politique, socioculturel, physique et économique (voir schéma à l'annexe 3). Nous clôturons cette section avec les différentes stratégies de diffusion des résultats et de transfert des connaissances. Il est finalement important de souligner que bien que l'objectif de ce projet soit de sécuriser les déplacements actifs à l'intérieur des périmètres urbains en milieu rural, il faut considérer que les comportements, le manque de courtoisie et les craintes vécues ne s'y limitent pas. C'est pourquoi les propositions qui suivent y vont au-delà.

### L'environnement politique

Au Bas-Saint-Laurent, la démarche de déploiement de plans de déplacements actifs et sécuritaires a reçu un levier financier du programme *À pied, à vélo, ville active* de Vélo Québec. Nous poursuivons cette démarche en impliquant des acteurs de soutien intervenant sur les environnements politique, socioculturel, physique et économique du milieu. Ces acteurs de soutien sont le MTMDET, la SQ, les écoles, les commissions scolaires, le milieu municipal et communautaire (voir schéma à l'annexe 4). Afin de rendre les environnements favorables et sécuritaires au déplacement actif, il est essentiel que ces liens soient maintenus. Les intervenants suivants devraient également être impliqués : le CRQ (via leurs services régionaux), la SAAQ (via les conseillers régionaux en partenariats de sécurité routière) et un représentant du milieu du camionnage. En créant et en maintenant ces liens, ces acteurs peuvent travailler en synergie, multipliant ainsi la force de leurs interventions. **La mise en place d'une structure de rencontres et d'échanges, telle qu'une table régionale de concertation en mobilité durable et sécurité routière (volet Transport actif)**, s'avérerait très pertinente (par exemple, la Table de concertation en sécurité routière de la Côte-Nord permet la réalisation de multiples projets). Un sous-comité à la Table intersectorielle régionale (TIR) pourrait remplir cette fonction; ce comité pourrait, entre autres, veiller à la réalisation des propositions de ce rapport.

Nous proposons que les acteurs de soutien déjà mobilisés poursuivent le relais pour **faire connaître les plans de déplacement sécuritaires des municipalités aux MRC concernées afin qu'elles puissent assurer le lien au schéma d'aménagement**. Cela permettrait une meilleure prise en charge des recommandations issues des plans de déplacements sécuritaires, en plus d'assurer l'harmonisation dans les stratégies d'aménagement du territoire au niveau local et supralocal.

L'intégration du volet pour la mobilité durable et la sécurité routière (volet transport actif) au niveau municipal (ou la prise en charge de ces sujets par un comité existant, tels que les comités APAVVA, comité de sécurité civile, comité de sécurité routière, comité de développement durable, etc.) offrent aux citoyens un espace de discussions et d'analyses des différents enjeux touchant le transport et la mobilité durable de leur communauté. Ils peuvent recueillir les demandes des citoyens relativement aux modifications ou améliorations souhaitées sur leur territoire et servir d'interlocuteur entre ces derniers et les acteurs de soutien identifiés. Ces comités peuvent agir de catalyseurs dans la mise sur pied des plans de déplacements sécuritaires et assurer leur suivi tout en maintenant des liens étroits avec leur APP-SHV du CISSS du Bas-Saint-Laurent afin d'influencer la population à adopter un mode de vie physiquement actif.

## L'environnement socioculturel

Le comportement des individus est central, surtout lorsqu'il est question de courtoisie et de partage de la route. À cet effet, il est reconnu essentiel de miser sur des interventions multisectorielles simultanées et soutenues dans le temps (et même répétées année après année) pour en venir à améliorer les comportements (ASSS Côte-Nord, 2009b). Par exemple, l'enquête réalisée par SOM (2014) a constaté que des campagnes multisectorielles (télévision, affiches, journaux et Web) diffusées durant une période d'environ trois mois ont rejoint 26 % des adultes. Il est donc proposé de **répéter les messages et de les combiner à des interventions sur le terrain**. Par exemple, tenir une campagne de sensibilisation sur la vitesse, parler des bienfaits du transport actif sécuritaire sur la santé et installer un radar éducatif durant quelques semaines pour ensuite accroître la surveillance policière une fois le radar retiré. Cette campagne impliquerait la SAAQ, les municipalités, la DSPu et la SQ.

Chaque saison, la SAAQ déploie plusieurs campagnes de sensibilisation pour la sécurité routière. Nous proposons que **l'ensemble des partenaires arrime leurs efforts avec ceux déployés par la SAAQ**. Cela permettrait d'harmoniser les différentes interventions et de renforcer les messages véhiculés. Par exemple, il pourrait y avoir un déploiement important des activités « angles morts » lors d'une campagne de sensibilisation à la conduite en présence des véhicules lourds. Néanmoins, une région aux prises avec des enjeux particuliers en sécurité routière peut créer ses propres campagnes tout en maintenant les liens avec les différents organismes clés, tels que la SAAQ, la SQ et le CRQ.

Nous proposons une grande **valorisation et un déploiement des activités « angles morts »**. Ces dernières ont pour objectif d'informer et de sensibiliser la population aux nombreux et imposants angles morts des véhicules lourds. Ces activités peuvent se faire avec un camion autour duquel sont placés des tapis qui délimitent les angles morts (ce qui nécessite un espace approprié) ou être sous forme de kiosque (des maquettes et des tablettes permettent alors de simuler les angles morts). Le CRQ et l'Association du camionnage du Québec organisent ces activités. Il serait fort pertinent de promouvoir ces dernières dans toutes les écoles et lors de fêtes communautaires.

La **sécurité des enfants en présence des camions de déneigement** est préoccupante pour les parents consultés, ainsi que pour les commissions scolaires du territoire. Nous proposons donc qu'un dialogue soit établi entre les intervenants concernés pour trouver des solutions à cet effet.

Les efforts déployés par la SQ pour **l'éducation et la sensibilisation dans les écoles** sont très importants et devraient être maintenus. Puisque les jeunes incarnent le changement, en plus de représenter une part importante des usagers vulnérables de la route, il est primordial qu'ils connaissent les règles à respecter à pied et à vélo. Le nouveau programme *Cycliste averti* déployé par Vélo Québec est d'ailleurs parfaitement adapté à cet objectif en visant les élèves de la cinquième et sixième année. Finalement, un transfert de compétence auprès du personnel scolaire sur le CSR serait à prioriser afin que ceux-ci soient des mentors lors de leur sortie scolaire à pied ou à vélo avec les élèves.

Dans ses efforts pour promouvoir les bienfaits sur la santé du transport actif sécuritaire et d'autres saines habitudes de vie, le CISSS du Bas-Saint-Laurent en profite pour appuyer la SAAQ et la SQ afin de **sensibiliser la population aux règles à suivre en tant que piéton et cycliste**. Ces derniers doivent demeurer visibles, respecter le CSR et être courtois avec les autres usagers de la route (par exemple, effectuer un geste de remerciement aux conducteurs qui adaptent leur conduite). En revanche, **les conducteurs doivent adopter les bons comportements**. Une façon qui pourrait être intéressante pour **rejoindre les adultes est via leur milieu de travail, en incluant l'industrie du transport routier** (via les associations ou les employeurs). En sensibilisant les camionneurs aux bienfaits du transport actif sécuritaire et, en parallèle, la population générale aux réalités de la conduite d'un véhicule lourd, nous croyons qu'il peut y avoir une plus grande ouverture pour modifier les comportements et les attitudes pour travailler vers un meilleur partage de la route. Nous espérons aussi qu'une plus grande légitimité au droit à l'utilisation de la route par les cyclistes suivra.

Nous proposons que les écoles de conduite soient davantage sensibilisées à **l'importance du module d'éducation fourni par la SAAQ concernant le partage de la route, surtout la conduite automobile en présence des véhicules lourds**. Les principaux éléments du CSR visant les piétons et cyclistes devraient également être abordés puisqu'ils peuvent avoir une amende lorsque le Code n'est pas respecté et que les cyclistes peuvent, de surcroît, récolter des points d'inaptitudes. Au même chapitre, nous appuyons la réflexion afin de rendre obligatoire une formation d'études professionnelles aux camionneurs. Ce programme existe déjà et met l'accent sur l'importance de la courtoisie au volant et de la conduite préventive (R. Tremblay, conversation téléphonique, 27 mars 2017); nous croyons qu'à moyen long terme, il s'agit d'une solution de taille pour sensibiliser les camionneurs aux usagers vulnérables de la route.

## L'environnement physique

Bien que les comportements jouent un rôle central lorsqu'il est question de courtoisie et de partage de la route, il demeure que le réseau routier lui-même n'est pas à négliger. Tel que nos consultations l'ont relevé, le manque d'espace pose problème. Ainsi, nous prônons **l'aménagement d'accotements asphaltés le long des routes** et croyons que ces derniers devraient faire partie intégrante du réseau routier. Les accotements d'une largeur variante entre 1 et 1,75 m, selon la vitesse et débit de circulation (une largeur de 1,75 m étant idéale – ASSS Côte-Nord, 2009b), servent du même coup de corridor pour le déplacement actif sécuritaire. Toutefois, il demeure qu'un problème d'espace disponible pour l'aménagement des accotements est bien réel dans plusieurs municipalités rurales; dans ces cas, la créativité et la collaboration des acteurs de soutien et des usagers de la route offrent de certains avantages.

Les **aménagements pour l'apaisement de la circulation** réduisant la largeur de la route sont documentés pour diminuer la vitesse des véhicules (CSSS-IUGS, 2013). Cependant, ces derniers doivent être bien réfléchis et aménagés avec les utilisateurs de la route, ceux qui en font l'entretien et les acteurs de soutien, afin d'être efficaces et durables dans le temps (par exemple, il faut penser à l'entretien hivernal).

Les résultats de la consultation auprès des camionneurs montrent bien l'importance de la signalisation routière. Cependant, il existe parfois une certaine confusion quant à l'application de certaines normes et par le fait même de leur signalisation, notamment des distances à respecter lors des dépassements de cyclistes. Nous proposons que les **municipalités valident auprès de leur MRC les panneaux de signalisation routière** qu'ils installent sur leur territoire afin de privilégier ceux qui sont normés par le MTMDET.

## L'environnement économique

Pour réaliser certaines actions, il est essentiel que des fonds soient disponibles. Sans en faire un inventaire exhaustif, nous présentons ici certaines avenues possibles. Il demeure essentiel de rester en contact avec les acteurs de soutien des différentes organisations afin d'être à l'affût des programmes disponibles.

Le MTMDET déploie son *Programme d'aide financière à l'entretien de la Route verte*, ainsi que son *Programme d'aide financière au développement des transports actifs dans les périmètres urbains*. Il existe également un *Programme d'aide financière à l'élaboration d'un plan d'intervention de sécurité routière en milieu municipal* (PISRMM) visant à « optimiser les investissements à réaliser sur le réseau routier municipal » et surtout à « mettre en place des partenariats durables entre les différents acteurs concernés en matière de sécurité routière pour favoriser la prise en compte de leurs préoccupations et des particularités du milieu, favoriser une meilleure mobilisation de tous les intervenants et encourager les échanges de connaissances sur les problématiques et sur les bonnes pratiques en matière de sécurité routière » (MTMDET [s.d.]). D'ailleurs, la réalisation d'un PISRMM peut être valorisée lorsque vient le temps de présenter une demande à l'un des programmes d'aides financières du MTMDET.

Chaque année, la SAAQ octroie des subventions pour des projets portant sur la sécurité routière; les conseillers régionaux en partenariat de sécurité routière offrent un support à cet effet (M.-C. Côté, conversation téléphonique, 22 mars 2017). Finalement, soulignons l'importance de profiter des projets d'amélioration des services, des infrastructures et de la sécurité sur le réseau routier local (tel que le remplacement ou la réparation des réseaux d'aqueduc) pour intégrer des aménagements (accotements asphaltés, îlots, etc.).

D'autres programmes de financement sont également présentés sur le site Internet de la Route verte (à l'adresse suivante : <http://www.routeverte.com/gestion/Financement>).

### **Stratégies pour la diffusion des résultats et le transfert des connaissances**

Nous clôturons cette section en soulignant l'importance de diffuser les résultats de ce projet de consultation à travers les différentes sphères organisationnelles concernées par la mobilité durable et la sécurité routière. Dans un premier temps, les différents membres du comité de suivi, ainsi que Vélo Québec se sont donné le mandat de présenter les résultats au sein de leur organisation respective. Dans un deuxième temps nous proposons qu'une version abrégée du rapport soit produite afin d'être publiée dans les journaux locaux ou toute autre source d'information (ex. : 100 degrés) à travers la région (en visant prioritairement les municipalités qui ont participé au sondage sur les déplacements à pied et à vélo), ainsi que dans les médias destinés aux camionneurs, par exemple, la Voix du Vrac. De plus, la coordonnatrice locale en relation avec la communauté de la SQ profitera des différents enseignements de ce projet pour alimenter ses chroniques sur la prévention qui sont régulièrement publiées dans le journal l'Avantage de Rimouski.

## Conclusion

Ce projet de consultation a permis de mieux comprendre le sentiment de sécurité des piétons et cyclistes en lien avec la circulation routière dans les petites municipalités rurales, en plus des enjeux du partage de la route avec les camionneurs. Une consultation auprès des piétons et cyclistes a permis de constater que les véhicules lourds et les camions de déneigement sont à l'origine d'un faible sentiment de sécurité le long des routes. Cela dit, la circulation routière en général rend peu de piétons et cyclistes *très* sécurisés, alors que la vitesse des véhicules, la largeur des accotements et la distance entre les véhicules et les piétons ou cyclistes sont les principaux éléments identifiés comme étant problématiques. Toutefois, il demeure difficile de déterminer si la crainte suscitée par les véhicules lourds constitue un important frein au déplacement actif des adultes, quoiqu'il joue un rôle certain dans le sentiment de non-sécurité des personnes ne faisant pas de marche, ni de vélo à l'intérieur de leur municipalité. De plus, cette consultation a permis de mettre en lumière l'importance du niveau de sécurité des enfants, tel que le perçoivent leurs parents, dans leur tendance à faire des déplacements à pied ou à vélo à l'intérieur de leur municipalité. Dans ce cadre, ce sont tous les types de véhicules qui posent problème et plus particulièrement les véhicules lourds, les camions de déneigement et les automobiles ou motos.

La consultation menée auprès des camionneurs a révélé que le partage de la route avec les piétons et cyclistes demeure un défi. Les camionneurs indiquent remarquer d'importantes lacunes au respect du CSR et des règles de courtoisie dans le partage de la route chez les piétons et cyclistes qu'ils rencontrent. À cela s'ajoute un manque de conscientisation quant aux réalités du camionnage, particulièrement en ce qui a trait aux manœuvres limitées des camions, leur distance de freinage et leurs angles morts. La majorité des camionneurs sont d'avis que même s'ils doivent adapter leur conduite lorsqu'ils rencontrent ces usagers vulnérables de la route, ces derniers doivent également s'adapter lorsqu'ils rencontrent des véhicules lourds. De fait, une situation trop dangereuse (telle que le manque d'espace, le fait de se trouver dans une courbe ou la présence d'un véhicule en sens inverse) est le principal élément empêchant les camionneurs d'adapter leur conduite. Le désaccord avec le comportement des piétons et cyclistes, l'attitude des employeurs (délais accordés au transport et valorisation de la conduite préventive), et la sensibilisation ont également une influence sur le comportement des camionneurs. La signalisation routière annonçant la présence potentielle de piétons ou cycliste, ainsi que les gestes de remerciement par les piétons et cyclistes lorsque les camionneurs s'adaptent à eux sont aussi très importants.

Nous clôturons en proposant 4 secteurs d'intervention à prioriser, soit l'environnement politique, socioculturel, physique et économique. L'environnement politique doit servir à créer et maintenir des liens entre les différents acteurs de soutien en mobilité durable et sécurité routière afin d'assurer la transversalité des connaissances du territoire et de renforcer les actions. De son côté, l'environnement socioculturel vise l'humain qui a constamment besoin d'être informé, conscientisé et sensibilisé aux enjeux comportementaux liés à la sécurité routière; que ce soit les camionneurs, les conducteurs d'automobiles ou les usagers vulnérables de la route, tous ont leur rôle à jouer. Les interventions doivent être multisectorielles, simultanées et soutenues dans le temps, même répétées année après année. Bien que les comportements routiers et l'environnement politique jouent un rôle central lorsqu'il est question du partage sécuritaire de la route, il ne faut pas négliger l'impact que peut avoir l'environnement physique. À ce chapitre, l'aménagement des accotements est central, car le manque d'espace dans les milieux ruraux est réel. L'efficacité des aménagements pour l'apaisement de la circulation est bien documentée, mais il faut considérer que leur effet est souvent ponctuel (soit limité aux aménagements comme tels) et que leur entretien hivernal peut occasionner certains défis. L'environnement économique vient quant à lui assurer la faisabilité des différents aménagements et interventions sur le terrain. Finalement, nous tenons à souligner que la sécurité routière est un enjeu multisectoriel et que les intervenants doivent travailler ensemble dans le but d'assurer des solutions continues et durables. Aussi, nous croyons qu'il est essentiel d'amener les différents usagers de la route à se côtoyer dans la recherche de solutions afin que chacun puisse mieux comprendre les enjeux de l'autre et ainsi travailler ensemble pour un meilleur partage de la route.



## Références bibliographiques

ABRAMSON, H. (2016, 13 janvier). *Safety drives Australia to end pay-by-the-mile*. FleetOwner. Récupéré le 27 mars 2017 de <http://fleetowner.com/driver-management-resource-center/safety-drives-australia-end-pay-mile>.

ASSS DE LA CÔTE-NORD (2009a). *Mesures de sécurité routière visant à réduire les accidents qui impliquent des camions lourds sur la route 138 en Côte-Nord – Rapport technique*. Rédigé par J.-F. Bruneau. Agence de la santé et des services sociaux de la Côte-Nord, Baie-Comeau, 5 juin 2009.

ASSS DE LA CÔTE-NORD (2009b). *Mesures de sécurité routière visant à réduire les accidents qui impliquent des camions lourds sur la route 138 en Côte-Nord – Travaux du comité*. Rédigé par J.-F. Bruneau. Agence de la santé et des services sociaux de la Côte-Nord, Baie-Comeau, 14 avril 2009.

BOIVIN, M. (2009, 21 février). *Contrôles routiers: les camionneurs pris entre l'arbre et l'écorce*. Le Soleil. Récupéré le 27 mars 2017 de <http://www.lapresse.ca/le-soleil/justice-et-faits-divers/200902/20/01-829642-controles-routiers-les-camionneurs-pris-entre-larbre-et-lecorce.php>

CEUM (2017). *Fiche no 4 – Mesures d'apaisement de la circulation visant à réduire la vitesse*. Récupéré le 21 novembre 2016 de <https://www.ecologieurbaine.net/fr/documentation/guide-techniques-documents/85-mesures-apaisement/file>.

CSSS-IUGS (2013). *Tableau Données probantes et meilleures pratiques – Mesure d'apaisement de la circulation*.

INSPQ (2009). *Les aménagements cyclables : un cadre pour l'analyse intégrée des facteurs de sécurité*. Rédigé par D. Fortier, C. Bégin, C. Farley, M. Lavoie, P. Maurice, M. Parent, D. Sergerie et M. St-Laurent. Institut national de santé publique du Québec (INSPQ), Québec, avril 2009.

Institut de la statistique du Québec (ISQ). *Estimation de la population des municipalités du Québec selon le groupe d'âge et le sexe, au 1er juillet des années 2001 à 2016*. Direction des statistiques sociodémographiques. Récupéré le 3 août 2017.

MA MUNICIPALITÉ EFFICACE (2017). *Programme Véloce II*. Récupéré le 4 avril 2017 de <http://www.mamunicipaliteefficace.ca/32-programmes/mtq-programme-veloce-ii.html>

MTMDET, [s. d.]. *Plan d'intervention de sécurité routière en milieu municipal – Modalités d'application 2016-2018*. Documentation récupérée le 25 août 2017 de [https://www.transports.gouv.qc.ca/fr/aide-finan/municipalites/amelioration-reseau-routier-municipal/Documents/PISRMM\\_Modalites.pdf](https://www.transports.gouv.qc.ca/fr/aide-finan/municipalites/amelioration-reseau-routier-municipal/Documents/PISRMM_Modalites.pdf)

QUÉBEC (2015). *Groupe de discussion sur la sécurité des cyclistes*. Ministère des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports.

SAAQ (2015, 3 septembre). *Activités de sensibilisation aux angles morts des véhicules lourds*. [Communiqué]. Récupéré le 13 mars 2017 de <https://saaq.gouv.qc.ca/salle-de-presse/communiqué/activites-de-sensibilisation-aux-angles-morts-des-vehicules-lourds/>

SAAQ (2016). *Comportements - Courtoisie et partage de la route : mauvaises habitudes et bons comportements*. Récupéré le 16 novembre 2016 de <https://saaq.gouv.qc.ca/securite-routiere/comportements/courtoisie-partage-route/mauvaises-habitudes-bons-comportements/>.

SAAQ (2017). *Comportements - Courtoisie et partage de la route : partage de la route avec les véhicules lourds*. Récupéré le 5 avril 2017 de <https://saaq.gouv.qc.ca/securite-routiere/comportements/courtoisie-partage-route/partage-route-vehicules-lourds/>

Small Town and Rural Design Guide [s. d.]. *Small Town and Rural Design Guide - Facilities for Walking and Biking*. Récupéré le 25 août 2017 de <http://ruraldesignguide.com/>.

SOM (2014). *Opinions, attitudes et comportements des automobilistes et des cyclistes en lien avec le partage de la route*. Rapport présenté à la SAAQ. Rédigé par SOM Recherches & Sondages, décembre 2014.

STATISTIQUE CANADA (2013). Région du Bas-Saint-Laurent (Région sociosanitaire), Québec et Québec (tableau). *Profil de la santé*. Recensement de 2011. Diffusé le 12 décembre 2013. Récupéré le 21 mars 2017 de <http://www12.statcan.gc.ca/health-sante/82-228/index.cfm?Lang=F>.

STATISTIQUE CANADA [s. d.]. *Fréquentation scolaire, scolarité, domaine d'études, plus haut niveau de scolarité atteint et gains, 2001, Québec, subdivisions de recensement, provinces, divisions de recensement, municipalités*. Recensement de 2001 (base de données). Serveur de données CREPUQ (distributeur). Version mise à jour le 5 février 2013. Tableau en format Beyond 20/20. Récupéré le 3 mars 2013 de [http://ivt.crepuq.qc.ca/recensements/recensement2001/recensPop2001Prof\\_DR\\_SDR.html](http://ivt.crepuq.qc.ca/recensements/recensement2001/recensPop2001Prof_DR_SDR.html).

## **Annexes**

1 : Sondage sur les déplacements à pied et à vélo

2 : Sondage sur le partage de la route pour les conducteurs de véhicules lourds

3 : Résumé des recommandations en fonction des quatre axes d'intervention prioritaires

4 : Schéma des acteurs impliqués dans la démarche d'APAVVA



# **Annexe 1**

## **Sondage sur les déplacements à pied et à vélo**



## SONDAGE SUR LES DÉPLACEMENTS À PIED ET À VÉLO

À pied, à vélo, ville active est une initiative de Vélo Québec rendue possible grâce au soutien et à l'appui financier de Québec en Forme. Ce programme est déployé dans la région du Bas-Saint-Laurent par le Centre intégré de santé et de services sociaux du Bas-Saint-Laurent. Il vise à assurer des environnements sécuritaires pour le transport actif des citoyens (soit toute forme de déplacement non motorisé tel que la marche ou le vélo).

Vous êtes invité à prendre au plus 15 minutes de votre temps pour répondre à ce questionnaire. En participant, vous nous aidez à travailler **pour votre bien-être au sein de votre municipalité**. De plus, vous courez la chance de gagner un certificat-cadeau de 50 \$ dans un magasin de sport de votre choix. Vos réponses resteront **anonymes**.

**Veillez retourner le questionnaire et le bon de participation par la poste au plus tard le 6 décembre 2016 dans l'enveloppe préaffranchie ci-jointe.**


### Q 1. Combien d'enfants avez-vous parmi les groupes d'âge suivants :

5 à 9 ans	__ enfant(s)
10 à 14 ans	__ enfant(s)
	<input type="checkbox"/> Aucun passez à Q5

### Q 2. Selon le groupe d'âge de votre enfant, acceptez-vous qu'il se déplace à pied ou à vélo (seul ou accompagné) dans votre municipalité?

Groupe d'âge de votre/vos enfants	Oui	Non	Ne s'applique pas
Enfant(s) de 5 à 9 ans	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Enfant(s) de 10 à 14 ans	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

### Q 3. Que vous acceptiez ou non de laisser votre enfant se déplacer à pied ou à vélo (seul ou accompagné) dans votre municipalité, considérez-vous qu'il est ou qu'il serait en sécurité en présence de :

	Très en sécurité	Assez en sécurité	Un peu en sécurité	Pas du tout en sécurité	Ne s'applique pas
Automobile/Moto	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Tracteur de ferme	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Déneigeuse	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Autobus scolaire	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Véhicule lourd 	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

**Q 4. Que vous acceptiez ou non de laisser votre enfant se déplacer à pied ou à vélo (seul ou accompagné) dans votre municipalité, considérez-vous que les situations suivantes sont des problèmes.**

**Si vous avez au moins un enfant de chaque groupe d'âge, veuillez répondre pour chacun d'entre eux :**

	Enfants 5 à 9 ans					Enfants 10 à 14 ans				
	Beaucoup	Assez	Un peu	Pas du tout	Ne s'applique pas	Beaucoup	Assez	Un peu	Pas du tout	Ne s'applique pas
Largeur de l'accotement	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
État de la chaussée	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Corridor balisé pour le déplacement actif sécuritaire <sup>1</sup>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Vitesse des véhicules	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Poussières et roches projetées par les véhicules	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Distance entre les véhicules et les piétons/cyclistes	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Éclairage de rue	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Distance à parcourir	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Présence de côte ou de pente importante	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Autre : _____	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

**Q 5. Vous, personnellement, marchez-vous ou faites-vous du vélo (pour le plaisir, pour le travail, etc.), dans votre municipalité?**

Oui	<input type="checkbox"/> Passez à Q6
Non	<input type="checkbox"/> Passez à Q17

<sup>1</sup> Par exemple : trottoirs, lignes peintes au sol, piste cyclable, affichage de présence d'un corridor pour les déplacements actifs, etc.



**Q 6. Au cours des six derniers mois et dans votre municipalité, combien de fois par semaine avez-vous :**

	Aucune fois	Moins 1 fois /semaine	1 fois /semaine	2 à 3 fois /semaine	4 fois et plus /semaine	Ne sais pas
Marché	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Fait du vélo	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

**Q 7. Lorsque vous marchez ou faites du vélo dans votre municipalité, c'est :**

Cochez un seul choix de réponse

<u>Seulement</u> pour le loisir (marche ou vélo sans destination précise)	<input type="checkbox"/> Passez à Q8
Pour le loisir et/ou comme moyen de transport (aller au travail, à l'école, faire les courses, voir des ami(e)s, etc.)	<input type="checkbox"/> Passez à Q9

**Q 8. Puisque vous ne marchez pas et n'utilisez pas le vélo comme moyen de transport au sein de votre municipalité, cochez la ou les raisons qui s'appliquent à votre cas :**


<input type="checkbox"/>	Je n'ai pas le temps
<input type="checkbox"/>	Je n'y pense pas
<input type="checkbox"/>	J'habite trop loin (des services, de l'école, du travail, etc.)
<input type="checkbox"/>	Cela ne m'intéresse pas
<input type="checkbox"/>	Je ne me sens pas en sécurité avec la circulation routière
<input type="checkbox"/>	Je ne possède pas ou ne fais pas de vélo
<input type="checkbox"/>	Autre : _____
<input type="checkbox"/>	Aucune de ces réponses

**Q 9. Lorsque vous marchez ou que vous faites du vélo dans votre municipalité, considérez-vous que les situations suivantes sont des problèmes :**

	Beaucoup	Assez	Un peu	Pas du tout	Ne s'applique pas
Largeur de l'accotement	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
État de la chaussée	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Corridor balisé pour le déplacement actif sécuritaire <sup>2</sup>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Vitesse des véhicules	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Poussières et roches projetées par les véhicules	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Distance entre les véhicules et les piétons/cyclistes	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Éclairage de rue	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Distance à parcourir	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Présence de côte ou de pente importante	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

<sup>2</sup> Par exemple : trottoirs, lignes peintes au sol, piste cyclable, affichage de présence d'un corridor pour les déplacements actifs, etc.

**Q 10.** Lorsque vous marchez ou que vous faites du vélo dans votre municipalité, considérez-vous que vous êtes en sécurité en présence de :

	Très en sécurité	Assez en sécurité	Un peu en sécurité	Pas du tout en sécurité	Ne s'applique pas
Automobile/Moto	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Tracteur de ferme	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Déneigeuse	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Autobus scolaire	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Véhicule lourd 	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

**Q 11.** Selon l'activité que vous faites dans votre municipalité, indiquez si...

	Marche			Vélo		
	Oui	Non	Ne s'applique pas	Oui	Non	Ne s'applique pas
Vous avez peur ou avez déjà eu peur de vous faire heurter par un véhicule	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Quelqu'un de votre entourage a déjà été heurté par un véhicule	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Vous avez déjà été témoin d'un incident impliquant un véhicule et un piéton ou un cycliste	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Vous avez changé de trajet pour votre sécurité	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

**Q 12.** Que ce soit pour la marche ou le vélo dans votre municipalité, considérez-vous que vous êtes en sécurité si les conducteurs d'automobiles/motos adoptent les comportements suivants :

	Très en sécurité	Assez en sécurité	Un peu en sécurité	Pas du tout en sécurité	Ne s'applique pas
Respectent la limite de vitesse permise	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Établissent un contact visuel	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Roulent moins vite que la limite permise	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Demeurent centrés dans leur voie	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Vous accordent, tel que prescrit par le code de la sécurité routière, une distance de 1 mètre à 50 km/h et moins et de 1,5 mètre à plus de 50 km/h	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

**Q 13. Que ce soit pour la marche ou le vélo dans votre municipalité, considérez-vous que vous êtes en sécurité si les conducteurs de véhicules lourds adoptent les comportements suivants :**

	Très en sécurité	Assez en sécurité	Un peu en sécurité	Pas du tout en sécurité	Ne s'applique pas
Respectent la limite de vitesse permise	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Établissent un contact visuel	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Roulent moins vite que la limite permise	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Demeurent centrés dans leur voie	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Vous accordent, tel que prescrit par le code de la sécurité routière, une distance de 1 mètre à 50 km/h et moins et de 1,5 mètre à plus de 50 km/h	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

**Q 14. En tant que piéton ou cycliste, avez-vous tendance à poser un geste de remerciement (ex. : pouce en l'air, salutations) lorsque les conducteurs de véhicules de tout genre adoptent un comportement augmentant votre sentiment de sécurité?**

Oui <input type="checkbox"/>	Non <input type="checkbox"/>	Ne s'applique pas <input type="checkbox"/>
------------------------------	------------------------------	--

**Q 15. Vous êtes?**

Une femme <input type="checkbox"/>	Un homme <input type="checkbox"/>
------------------------------------	-----------------------------------

**Q 16. À quelle catégorie d'âge appartenez-vous?**

15 à 17 ans	<input type="checkbox"/>
18 à 24 ans	<input type="checkbox"/>
25 à 34 ans	<input type="checkbox"/>
35 à 49 ans	<input type="checkbox"/>
50 à 64 ans	<input type="checkbox"/>
65 à 79 ans	<input type="checkbox"/>
80 ans et plus	<input type="checkbox"/>

**Merci de votre participation!**

À pied, à vélo, ville active est une initiative de Vélo Québec rendue possible grâce au soutien et à l'appui financier de Québec en Forme. Ce programme est déployé dans la région du Bas-Saint-Laurent par le Centre intégré de santé et de services sociaux du Bas-Saint-Laurent.



## Pas de marche

## Pas de vélo

**Q 17. Puisque vous ne marchez pas, ni ne faites de vélo, veuillez cocher la ou les raisons vous empêchant de faire ces activités :**

<input type="checkbox"/> Problème de santé
<input type="checkbox"/> Manque de temps
<input type="checkbox"/> N'y pense pas
<input type="checkbox"/> N'aime pas marcher
<input type="checkbox"/> N'aime pas le vélo
<input type="checkbox"/> Ne possède pas de vélo
<input type="checkbox"/> Présence de côte ou de pente importante
<input type="checkbox"/> Ne me sens pas en sécurité, cochez :
<input type="checkbox"/> État de la chaussée, du trottoir
<input type="checkbox"/> Présence de chien
<input type="checkbox"/> Vitesse des véhicules
<input type="checkbox"/> Poussières et roches projetées par les véhicules
<input type="checkbox"/> Présence de véhicules lourds
<input type="checkbox"/> Éclairage
<input type="checkbox"/> Autre raison liée à la sécurité:
<input type="checkbox"/> Autre raison, précisez :

### Vous êtes?

Une femme <input type="checkbox"/>	Un homme <input type="checkbox"/>
------------------------------------	-----------------------------------

### À quelle catégorie d'âge appartenez-vous?

15 à 17 ans	<input type="checkbox"/>
18 à 24 ans	<input type="checkbox"/>
25 à 34 ans	<input type="checkbox"/>
35 à 49 ans	<input type="checkbox"/>
50 à 64 ans	<input type="checkbox"/>
65 à 79 ans	<input type="checkbox"/>
80 ans et plus	<input type="checkbox"/>

**Merci de votre participation!**

À pied, à vélo, ville active est une initiative de Vélo Québec rendue possible grâce au soutien et à l'appui financier de Québec en Forme. Ce programme est déployé dans la région du Bas-Saint-Laurent par le Centre intégré de santé et de services sociaux du Bas-Saint-Laurent.



## **Annexe 2**

**Sondage sur le partage de la route pour  
les conducteurs de véhicules lourds**



## SONDAGE SUR LE PARTAGE DE LA ROUTE

L'activité physique apporte de nombreux bénéfices pour la santé. Parmi les activités physiques les plus accessibles, la marche et le vélo sont de plus en plus valorisés et sont un moyen de déplacement peu coûteux. Pour ces raisons, le programme *À pied, à vélo, ville active* est déployé dans la région du Bas-Saint-Laurent par le Centre intégré de santé et de services sociaux du Bas-Saint-Laurent. Ce programme vise à assurer une utilisation harmonieuse de la route pour tous ses utilisateurs et à favoriser les déplacements à pied ou à vélo.

**Le présent questionnaire a pour but de connaître votre perspective en tant que camionneur sur le partage de la route, afin que ce partage puisse être le plus harmonieux possible pour tous.**

Merci de prendre 15 minutes de votre précieux temps pour y répondre. De plus, vous courez la chance de gagner un des deux certificats cadeaux de 50 \$ dans un restaurant de votre choix. Veuillez s'il vous plaît noter que la qualité de cette étude dépend de vos réponses, ainsi nous vous demandons de bien vouloir répondre à toutes les questions.

Vos réponses resteront **anonymes**.

**Merci de retourner le questionnaire et le bon de participation remplis par la poste au plus tard le 14 février 2017 dans l'enveloppe affranchie fournie.**

EN TOUTE SAISON, DERRIÈRE LE VOLANT DE VOTRE CAMION...

**Q 1. Depuis plusieurs années déjà, on parle du « *Partage de la route* ». Jusqu'à quel point êtes-vous en accord avec les affirmations suivantes :**

	Très en accord	Assez en accord	Un peu en accord	Pas du tout en accord
Les piétons et les cyclistes ne respectent pas le Code de la sécurité routière				
Les piétons et les cyclistes se croient tout permis sur les routes				
Les piétons et les cyclistes devraient surtout aller là où les routes sont aménagées pour eux (accotement large, route verte, etc.)				
Les piétons et les cyclistes doivent comprendre que j'ai quand même priorité sur la route				
Les piétons et les cyclistes doivent comprendre que je suis souvent pressé				
Les piétons et les cyclistes doivent comprendre que mes manœuvres sont limitées (distance de freinage, angles morts, etc.)				
Les piétons et les cyclistes doivent adapter leur trajet lorsqu'ils rencontrent un camion				
Les cyclistes ont aussi le droit d'utiliser la route				
Les cyclistes doivent comprendre que la route est mon lieu de travail				
Je dois considérer que les cyclistes peuvent effectuer une manœuvre brusque pour éviter un obstacle (roche ou bouche d'égout)				
Je dois adapter ma conduite lorsque je rencontre des piétons ou des cyclistes				

**Q 2. Quand je rencontre des PIÉTONS, j'ai l'habitude de :**

	Tout le temps	Souvent	Parfois	Jamais
M'assurer que je respecte la limite de vitesse indiquée				
Ralentir pour rouler moins vite que la limite de vitesse indiquée				
Leur accorder une distance raisonnable, autant que possible				
D'établir un contact visuel avec eux quand je leur cède le passage à une intersection, etc.				
Redoubler de prudence s'il s'agit d'enfants à pied				

**Q 3. Quand je dépasse des CYCLISTES, j'ai l'habitude de :**

	Tout le temps	Souvent	Parfois	Jamais
M'assurer que je respecte la limite de vitesse indiquée				
Ralentir pour rouler moins vite que la limite de vitesse indiquée				
Leur accorder au moins 3 à 5 pieds (1 à 1,5 m) de distance (selon la zone de vitesse dans laquelle je roule)				
Redoubler de prudence s'il s'agit d'enfants à vélo				
Donner la priorité aux cyclistes si je ne peux pas les dépasser de manière sécuritaire				

**Q 4. Jusqu'à quel point êtes-vous en accord avec les affirmations suivantes :**

	Très en accord	Assez en accord	Un peu en accord	Pas du tout en accord
Il devrait y avoir plus d'efforts pour aménager les routes et les accotements pour faire de la place aux piétons et aux cyclistes				
Il devrait y avoir plus d'efforts pour sensibiliser les piétons et les cyclistes aux règles de courtoisie et au Code de la sécurité routière				
Il devrait y avoir plus d'efforts pour sensibiliser les conducteurs de tous genres aux règles de courtoisie et au Code de la sécurité routière				
Il devrait y avoir plus d'efforts pour sensibiliser les conducteurs de tous genres à être vigilants aux abords des écoles				
Il devrait y avoir plus d'efforts pour sensibiliser les autres usagers de la route aux normes de sécurité que doivent respecter les véhicules lourds (ronde de sécurité, limiteur de vitesse, etc.)				
Il devrait y avoir plus d'efforts pour sensibiliser les camionneurs aux règles de courtoisie et au Code de la sécurité routière				



**Q 5. À quel point les éléments suivants peuvent-ils vous motiver à adapter votre conduite en présence de piétons ou de cyclistes?**

Vous motivent :	Beaucoup	Assez	Un peu	Pas du tout
Signalisation routière annonçant la présence potentielle de piétons ou de cyclistes (traverses pour piétons, route verte, etc.)				
Geste de remerciement (pouce en l'air, salutations, etc.) par les piétons et les cyclistes quand je leur facilite la vie				
Respect du Code de la sécurité routière et des règles de courtoisie par les piétons et les cyclistes				
Délais moins serrés pour mon travail en prévision de l'achalandage sur la route				
Demande explicite de mon employeur (si vous êtes un employé)				
Brochures de rappel des règles de courtoisie et du Code de la sécurité routière				
Annonces dans les médias (télévision, Facebook, radio, etc.) rappelant les règles de courtoisie et le Code de la sécurité routière				

**Q 6. À quel point les situations suivantes peuvent-elles vous empêcher d'adapter votre conduite en présence de piétons ou de cyclistes?**









Vous empêchent :	Beaucoup	Assez	Un peu	Pas du tout
Je trouve la situation trop dangereuse (manque d'espace, courbe, présence de véhicules en sens inverse, etc.)				
Je suis en désaccord avec le comportement des piétons et des cyclistes que je rencontre sur la route				
Je n'y pense pas toujours/Parfois j'oublie				
Je suis fatigué (moins vigilant ou moins patient, etc.)				
Je suis pressé				

**Q 7. Jusqu'à quel point êtes-vous en accord avec les affirmations suivantes :**

<i>Quand je rencontre des piétons ou des cyclistes : ...</i>	Très en accord	Assez en accord	Un peu en accord	Pas du tout en accord
... mon camion leur fait peur				
... mon camion a le même « effet » sur eux qu'une automobile (effet turbulence, bruit, etc.)				
... mon camion <u>risque</u> de leur projeter des poussières ou des roches				
... ma conduite vigilante passe inaperçue				
... ma conduite vigilante les sécurise				

**EN TOUTE SAISON, DERRIÈRE LE VOLANT DE VOTRE CAMION...**

**Q 8. Quand je vois les structures suivantes, je deviens automatiquement plus vigilant dans ma conduite :**

	Beaucoup	Assez	Un peu	Pas du tout	Je ne connais pas	Je n'en rencontre pas
						
						
						
						
						
						
						
 <p>Îlot de canalisation</p>						

Source des images : Signalisation Lévis (2012). <http://signalisationlevis.com/>  
 ministère des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports

**Q 9. En dehors de votre travail, marchez-vous ou faites-vous du vélo?**

Souvent <input type="checkbox"/>	Parfois <input type="checkbox"/>	Jamais <input type="checkbox"/>
----------------------------------	----------------------------------	---------------------------------

**Q 10. Depuis combien d'années occupez-vous le métier de camionneur?**

Moins d'un an	
1 à 5 ans	
6 à 10 ans	
11 à 15 ans	
Plus de 15 ans	

**Q 11. Quel type de transport effectuez-vous?**

Agricole	
Forestier	
Neige/Sel	
Agrégats et matériaux liés au domaine de la construction	
Aliments	
Scolaire	
Marchandise	
Autres	

**Q 12. Votre statut dans l'entreprise :**

Employé <input type="checkbox"/>	Conducteur propriétaire <input type="checkbox"/>
----------------------------------	--

**Q 13. Vous êtes :**

Une femme <input type="checkbox"/>	Un homme <input type="checkbox"/>
------------------------------------	-----------------------------------

**Q 14. À quelle catégorie d'âge appartenez-vous?**

18 à 24 ans	
25 à 34 ans	
35 à 49 ans	
50 à 64 ans	
65 à 79 ans	

**Q 15. Avez-vous des enfants ou des petits-enfants parmi les catégories d'âge suivantes?**

0 à 5 ans	
6 à 11 ans	
12 à 17 ans	

**Q 16. Avez-vous des commentaires ou quelque chose à rajouter à votre questionnaire?**

---

---

---

---

---

---

**Merci de votre participation!**

*À pied, à vélo, ville active* est une initiative de Vélo Québec rendue possible grâce au soutien et à l'appui financier de Québec en Forme. Ce programme est déployé dans la région du Bas-Saint-Laurent par le Centre intégré de santé et de services sociaux du Bas-Saint-Laurent.



## **Annexe 3**

**Résumé des recommandations en fonction  
des quatre axes d'intervention prioritaires**



## Annexe 3

# Le Transport actif

### POLITIQUE

Création d'une table de concertation régionale sur la mobilité durable et le transport sécuritaire

Harmonisation des PDS aux schémas d'aménagements des MRC

Création de comités locaux pour la mobilité durable et la sécurité routière

Harmonisation des travaux de déneigement avec les horaires scolaires

### PHYSIQUE

Aménagement d'accotements (1 à 1,75 m de largeur)

Aménagement de structures pour l'apaisement de la circulation

Meilleure utilisation de la signalisation



### SOCIOCULTUREL

Combiner les stratégies de sensibilisation et les répéter dans le temps.

Arrimage des partenaires de la Direction de la santé publique afin qu'ils arriment leurs efforts avec ceux déployés par la SAAQ.

Faire connaître les bienfaits du transport actif sur la santé.

Valorisation et déploiement des activités « angles morts ».

L'éducation et la sensibilisation dans les écoles.

Participer aux événements qui encouragent le transport actif, ex. : conférence sur les bons vêtements à porter selon la température.

Harmonisation des travaux de déneigement avec les horaires scolaires.

Cours de conduite avec beaucoup d'emphase sur le partage de la route.

### ÉCONOMIQUE

S'assurer d'un budget récurrent afin d'aménager des mesures d'atténuation de la circulation (dos d'ânes, signalisation, etc...)





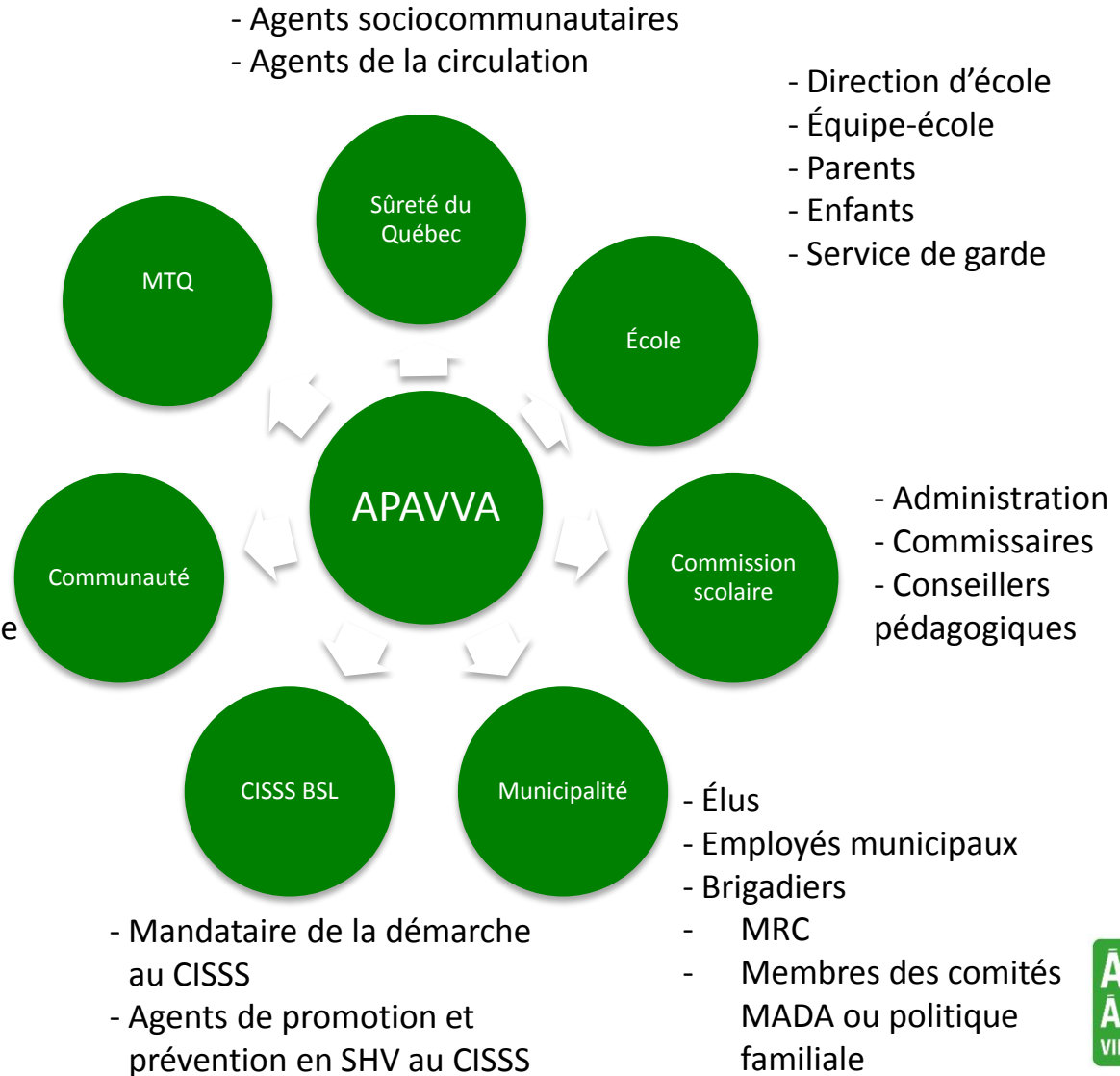
## **Annexe 4**

### **Schéma des acteurs impliqués dans la démarche d'APAVVA**



## ACTEURS DANS LA DÉMARCHE

- Citoyens
- Organismes
- Table des regroupements locaux de partenaires SHV (COSMOSS)





À pied, à vélo, ville active est une initiative de Vélo Québec. Son déploiement dans la région du Bas-Saint-Laurent est rendu possible grâce au soutien et à l'appui financier des organismes suivants :

- **Québec en Forme**
- **Centre intégré de santé et de services sociaux du Bas-Saint-Laurent**

