

Stratégie de SÉCURITÉ ROUTIÈRE 2025-2029







La sécurité routière est l'affaire de tous. Chaque jour, nous partageons la route, que ce soit à pied, à vélo, en voiture, ou en transport collectif. Assurer des déplacements sécuritaires pour l'ensemble des citoyens et citoyennes est une priorité pour la Ville de Québec.

C'est dans cet esprit que nous lançons la Stratégie de sécurité routière 2025-2029, fruit de plusieurs mois de travail collaboratif avec un comité consultatif composé d'experts et de partenaires du milieu. Cette nouvelle feuille de route s'inscrit en continuité avec le travail réalisé dans les quinze dernières années, tout en répondant aux nouvelles réalités d'un réseau routier qui évolue constamment.

Les efforts déployés dans nos stratégies précédentes ont contribué à améliorer le bilan routier à Québec, comme en témoignent les statistiques du dernier bilan. Pourtant, des défis persistent et le nombre de piétons et piétonnes victimes de collisions nous rappelle l'importance de poursuivre nos actions. La création de zones pour personnes âgées figure d'ailleurs parmi les initiatives phares de cette stratégie afin de mieux protéger nos citoyens les plus vulnérables incluant les personnes en situation de handicap.

Mais au-delà des mesures mises en place, la sécurité routière repose avant tout sur une responsabilité partagée. Chacun de nous a un rôle à jouer. Peu importe notre mode de transport préféré, je vous invite à adopter des comportements sécuritaires et à veiller à la protection des autres usagers de la route..

Ensemble, faisons de Québec un milieu de vie encore plus sécuritaire et agréable pour tous. Sur la route, cohabitons pour mieux avancer!

A handwritten signature in black ink, appearing to be 'B. Marchand'. The signature is stylized and fluid, written over a white background.

Maire de Québec,
Bruno Marchand



Depuis 2007, la Ville de Québec réalise des gains concrets grâce à ses stratégies de sécurité routière. Alors que les données d'accidents avec blessés légers ou graves sont en augmentation dans la province, la Ville de Québec observe une tendance inverse. Cela est le résultat de multiples actions telles que la révision des limites de vitesse, la mise en place d'une centaine de corridors scolaires, l'ajout de dizaines de kilomètres de trottoirs et la réalisation de plusieurs campagnes de sensibilisation.

Avec cette nouvelle Stratégie de sécurité routière 2025-2029, nous lançons le signal clair que nous poursuivons le travail avec ambition et détermination. Nous innovons avec de nouvelles mesures aux bénéfiques de tous les usagers de la route, incluant les personnes en situation de handicap, afin d'atteindre les cibles ambitieuses que nous nous sommes fixées.

Notre ville évolue. Elle se transforme pour laisser plus de place aux déplacements actifs et faire en sorte qu'ils deviennent une habitude quotidienne pour tous. C'est d'ailleurs la mission derrière notre Vision de la mobilité active. La présente Stratégie vient supporter cette transition et encadrer une meilleure cohabitation des différents modes de mobilité et de micromobilité, grâce à cinq piliers essentiels : signaler, sensibiliser, engager, contrôler et aménager.

Je tiens à remercier tous ceux qui ont contribué de près ou de loin à l'élaboration de ce document. Je suis persuadé que c'est ensemble que nous réussirons à rendre nos routes encore plus sécuritaires.

Vice-président du comité exécutif responsable du transport et de la mobilité,

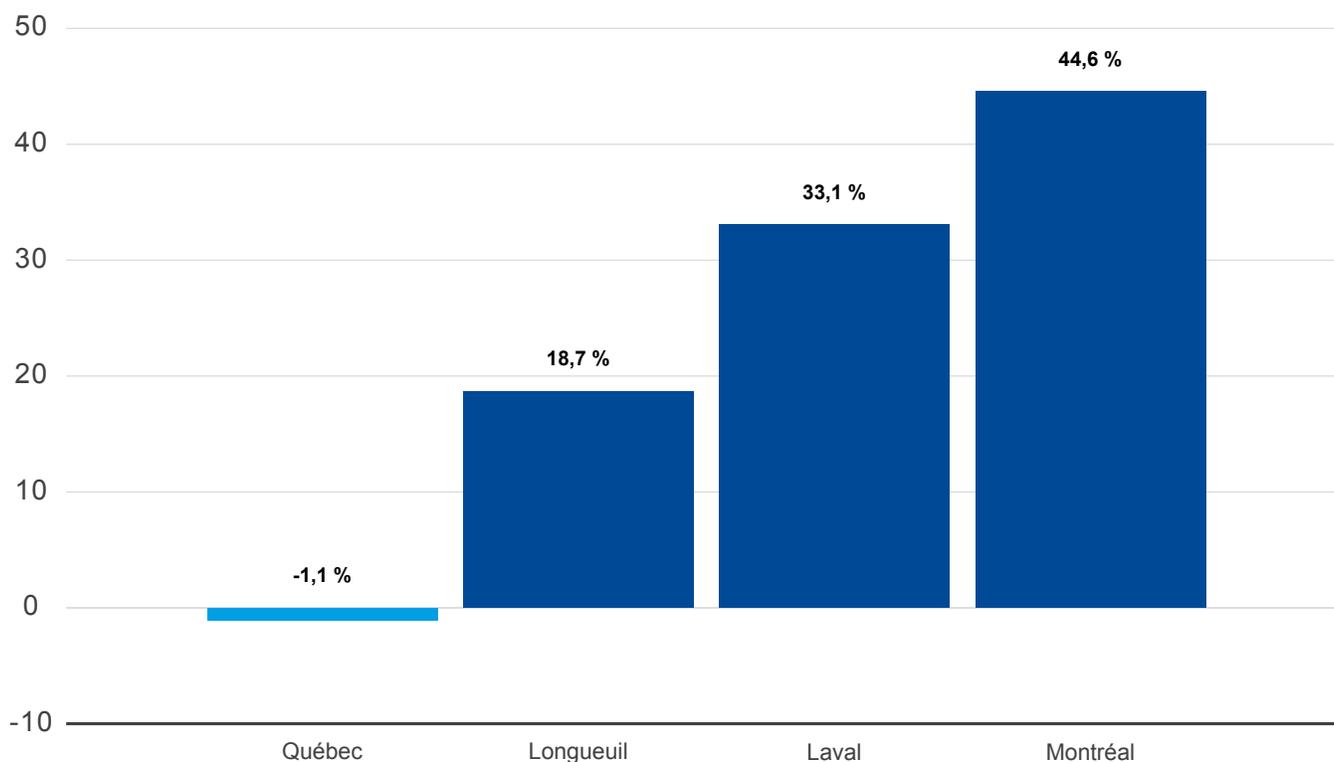
Pierre-Luc Lachance

● Bilan routier

Les actions de sécurité routière de la Ville de Québec, mises en œuvre au cours des dernières années, ont contribué à améliorer le bilan routier à Québec.

En effet, entre 2020 et 2023, le nombre de victimes de collisions sur le réseau routier municipal a diminué de 1,1 %. Au cours de la même période, il a augmenté de 18,7 % dans l'agglomération de Longueuil, de 33,1 % sur le territoire de la ville de Laval et de 44,6 % dans l'agglomération de Montréal. Ces données dressent le bilan des victimes de collisions survenues sur des réseaux routiers relevant des municipalités et faisant l'objet d'une surveillance par un corps de police municipal.

Variation du nombre de victimes de collisions (2020-2023)¹



¹ Longueuil : [Rapport des activités 2023 - Service de police de l'agglomération de Longueuil](#)

Laval : [Rapport d'activités 2023 - Service de police de Laval](#)

Montréal : [Rapport annuel 2023 - Service de police de la Ville de Montréal](#)

Depuis l'instauration des nouvelles limites de vitesse en 2021, la collecte de la vitesse pratiquée par plus de 18 millions de véhicules démontre que de plus en plus d'automobilistes respectent ces nouvelles limites.

| Année | Nombre de véhicules avec vitesse mesurée | Nombre de relevés <= limite de vitesse prescrite* | Nombre d'observation | Pourcentages |
|--------|--|---|----------------------|--------------|
| 2022 | 5 938 521 | Non | 1 844 342 | 31,06 % |
| | | Oui | 4 094 179 | 68,94 % |
| 2023 | 7 466 466 | Non | 2 220 660 | 29,74 % |
| | | Oui | 5 245 806 | 70,26 % |
| 2024** | 5 554 577 | Non | 1 526 443 | 27,48 % |
| | | Oui | 4 028 134 | 72,52 % |

* Ce calcul exclut les valeurs extrêmes (<= 15km/h et > 100km/h).

** Jusqu'au 29 septembre 2024 inclusivement seulement.

Toutefois, la vitesse excessive demeure, avec le non-respect des feux et des arrêts aux intersections, l'une des principales causes de collisions. Enfin, malgré l'ajout des corridors scolaires, de mesures de sensibilisation et de contrôle aux abords des écoles, le sentiment d'insécurité persiste chez les parents. Cette inquiétude renforce la nécessité de continuer à sécuriser le chemin des élèves, bien qu'aucune collision mortelle ou grave ne soit survenue dans les corridors scolaires au cours des dernières années.

Le plan d'action pour la Stratégie de sécurité routière 2025-2029 poursuit donc les efforts de la Stratégie précédente tout en s'adaptant aux nouvelles réalités d'un réseau routier municipal en constante évolution.



● Nouveaux enjeux

Sécurité des personnes âgées



En 2023, parmi la population résidant à Québec, un individu sur cinq avait 65 ans ou plus. Cette proportion passera à un sur quatre d'ici 2030.

Bien que les comportements et les schémas de collisions des piétonnes et piétons âgés soient semblables à ceux des jeunes adultes, les collisions impliquant des personnes âgées entraînent des blessures beaucoup plus graves, même si elles ne sont pas plus fréquentes². Sans intervention, le nombre de décès pourrait augmenter.

C'est pourquoi la Ville a l'intention d'améliorer la sécurité des personnes âgées, en particulier lorsqu'elles sont piétonnes, en se fixant un objectif de zéro collision mortelle ou grave dans des zones pour âgés.

Cohabitation et micromobilité

La forte croissance de la micromobilité pose de nouveaux défis de cohabitation avec les autres usagers et usagères de la route.

Le succès du service de vélo-partage àVélo a fortement contribué à l'augmentation du nombre de cyclistes sur nos routes. Le vélo à assistance électrique a attiré de nouveaux adeptes, qui en ont découvert les avantages pour se déplacer simplement et efficacement sans devoir l'acheter, le stationner ou le recharger.

En parallèle, la multiplication et la diversité des microvéhicules électriques à une, deux, trois ou quatre roues ont aussi créé des adeptes. Ces nouveaux modes de déplacement constituent une solution de rechange à l'automobile et bouleversent les règles de partage de la route établies au fil du temps.

Le développement des corridors VivaCité, avec de nouveaux aménagements, une signalisation modernisée et du marquage au sol dédié aux cyclistes, améliore la sécurité des cyclistes et de l'ensemble des usagers et usagères vulnérables. Il amène également de nouvelles interactions entre des usagers encore peu familiers avec ces changements.

² NEW YORK CITY DEPARTMENT OF TRANSPORTATION. Pedestrian Safety and Older New Yorkers, Vision Zero – Building a Safer City, New York City, 2022, 81 p.

Adopté en 2018 par le gouvernement du Québec, le principe de prudence envers les usagers et usagères les plus vulnérables, dont les personnes à mobilité réduite, les piétons et les piétonnes, ne semble pas toujours acquis par les usagères et usagers de la route, notamment les adeptes de la micromobilité.

Le Code de sécurité routière (CSR) est souvent méconnu des usagers et usagères de la route qui n'ont pas de permis de conduire, et ses mises à jour n'ont pas toujours été intégrées par les détenteurs et détentrices de permis. Les villes et pays du monde entier relèvent que les collisions évitées de justesse et les blessures liées à des chutes sont de plus en plus fréquentes³.

Bien que le gouvernement du Québec ait apporté des modifications au CSR quant aux catégories de véhicules autorisés à circuler sur la voie publique et aux usages autorisés sur les trottoirs, les voies cyclables et la chaussée, certaines réalités de conflits d'usage de la route ne sont toujours pas prises en compte.

L'avènement de la micromobilité de même que service à Vélo témoignent de l'intérêt croissant et durable pour des solutions de rechange simples et efficaces à l'auto solo. À l'instar des nombreuses grandes villes confrontées à ces changements, la Ville de Québec souhaite favoriser cette transformation de manière sécuritaire sur ses routes.



³ Voir les sources suivantes à ce sujet :

[VIAS INSTITUTE. Le rôle de la trottinette dans le mix de la mobilité : opportunités et menaces](#), 21 avril 2023, 116 p.;

[VIAS INSTITUTE. Analyse approfondie des caractéristiques et profils d'accidents impliquant une trottinette électrique](#), 1^{er} juillet 2023, 53 p.;

[VIAS INSTITUTE. Les blessés de la route hospitalisés en 2022](#), 3 octobre 2024, 33 p.;

Rapport thématique en matière d'attitudes :

[TRAFFIC INJURY RESEARCH FOUNDATION \(TIRF\). E-Scooter Riders : E-Survey of Road users' attitudes \(ESRA\)](#), 16 juillet 2024, 49 p.

Nouvelles cibles

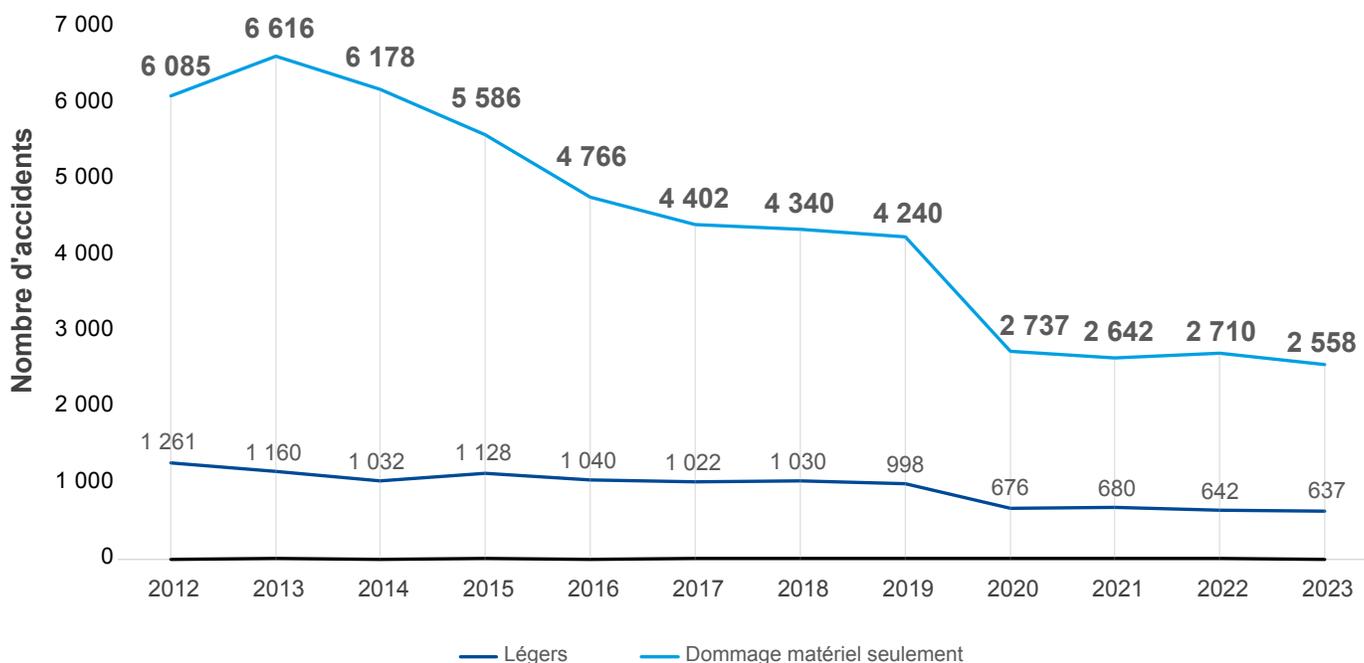
En adoptant la Stratégie de sécurité routière 2020-2024, la Ville visait des cibles ambitieuses et réalistes :

- ▶ **Absence de collision mortelle ou grave** autour des écoles;
- ▶ **Réduction de 50 % des collisions mortelles ou graves** durant sa période de mise en œuvre par rapport à la période 2012-2016;
- ▶ **Vision de zéro décès de piétons, de piétonnes et de cyclistes** en 2040.

Entre-temps, les corridors scolaires des 116 écoles primaires de Québec ont été aménagés ou sont en voie de l'être. Par conséquent, la Ville a l'intention de mesurer l'atteinte de sa cible à partir de 2025 dans tous les corridors scolaires récemment aménagés.

Par ailleurs, la moyenne annuelle de toutes les collisions durant les quatre premières années de la Stratégie 2020-2024 était de 7033,6, soit une diminution de 52,2 % par rapport à la moyenne annuelle de la période de référence de cinq ans entre 2012 et 2016.

Nombre de collisions avec blessures légères et dommage matériel sur le réseau routier municipal de la Ville de Québec, 2012-2023



Source : Ville de Québec selon les données de la SAAQ, accidents survenus sur le chemin public recensés par le Service de police de la Ville de Québec

Ces données sont encourageantes, mais l'augmentation récente du nombre de piétons et piétonnes victimes de la route, en particulier les personnes âgées, nous rappelle que les efforts individuels et collectifs doivent être poursuivis.



 Nouvelles cibles

0

collision mortelle et grave

dans les corridors scolaires
et les zones pour les personnes âgées

-50 %

de collisions mortelles et graves

en 2025-2029 par rapport à la période
2020-2024

0

**décès de piétons, de piétonnes
et de cyclistes en 2040**

PLAN D'ACTION 2025-2029



Sécurité des personnes âgées

1. Créer des zones pour les aînés

Bien que le bilan routier s'améliore, des défis subsistent en matière de sécurité routière. Entre 2019 et 2023, 15 personnes de 65 ans et plus ont perdu la vie sur nos routes, représentant trois décès sur cinq, alors qu'elles ne constituent qu'un cinquième de la population⁴. C'est pourquoi, s'inspirant de la Ville de New York, avec ses *Senior Pedestrian Zones*⁵ (voir annexe), la Ville de Québec sera la première ville au Québec, voire au Canada, à créer des zones pour aînés.

La Ville s'appuie sur une analyse multicritère des collisions impliquant des victimes piétonnes âgées. Les zones désignées viseront les secteurs résidentiels où sont concentrées les personnes âgées, leurs résidences et les destinations qu'elles privilégient, comme les centres commerciaux et les rues commerciales, ainsi que les parcs et les centres communautaires.

Ce projet majeur sera réalisé en quatre étapes.

1. Délimiter les zones pour aînés et cibler les parcours nécessitant des interventions :

Une évaluation des secteurs propices à l'implantation de zones pour aînés a été cartographiée selon les critères mentionnés plus haut. Elle a permis d'identifier 43 secteurs représentant plus du tiers (34,7 %) des lieux de résidence des personnes âgées et plus de la moitié (52,8 %) des lieux de collisions impliquant une piétonne ou un piéton âgé durant la période 2019-2024, concentrés dans 3,24 % de la superficie du territoire urbanisé (voir la carte à la page 10).

⁴ Les 65 ans et plus représentaient 22 % de la population de Québec en 2023.

⁵ NEW YORK CITY DEPARTMENT OF TRANSPORTATION. Pedestrian Safety and Older New Yorkers, Vision Zero – Building a Safer City, New York City, 2022, 81 p.



2. Développer la boîte à outils des mesures à mettre en œuvre incluant :

- ▶ la poursuite de l'ajustement de la durée de traverses piétonnes aux intersections munies de feux;
- ▶ l'ajout de passages sécuritaires à des distances raisonnables pour réduire les détours;
- ▶ l'ajout ou l'élargissement de trottoirs;
- ▶ l'ajout de feux de circulation ou de feux piétons;
- ▶ l'ajout du déclenchement automatique des feux piétons;
- ▶ la priorisation de phases exclusives pour les piétons aux intersections munies de feux;
- ▶ l'optimisation des feux concourants lorsque possible afin de réduire le temps d'attente des piétons;
- ▶ installation de plaques podotactiles lors de la construction de nouveaux trottoirs et la réfection de trottoirs existants;
- ▶ l'aménagement de refuges dans les routes à voies multiples et l'aménagement d'avancées de trottoirs aux passages;
- ▶ l'introduction, selon les besoins, de mesures d'apaisement pour les virages à gauche aux intersections problématiques;
- ▶ la continuité du niveau du trottoir aux entrées charretières quand la géométrie de la rue le permet;
- ▶ la poursuite d'opérations planifiées de contrôle du respect des passages;
- ▶ l'ajout de mobilier urbain pour répondre aux besoins de pauses.

3. Consulter la population cible par zone.

4. Établir et mettre en œuvre les interventions possibles par zone.

2. Se doter d'un portrait annuel des chutes extérieures de personnes âgées sur le réseau municipal

En 2023, la Direction régionale de la santé publique (DRSP) rapportait que, chaque année, une personne sur trois de 65 ans et plus chute à Montréal. Bien que les chutes extérieures et intérieures sont sous-rapportées, les données de la DRSP ont permis de dresser un portrait de la situation au niveau des chutes extérieures survenues entre 2016 et 2020 sur le territoire de l'île de Montréal⁶. Or, à l'instar de Montréal, le phénomène des chutes extérieures demeure sous-documenté à Québec, malgré l'enregistrement des hospitalisations

qui en résultent et les conséquences des blessures occasionnées sur la mobilité et sur la santé des personnes âgées hospitalisées.

C'est pourquoi la Ville de Québec invite la Direction régionale de santé publique de la Capitale-Nationale à réaliser à son tour le portrait des chutes extérieures de personnes âgées selon les données d'entrées aux urgences des hôpitaux de Québec. Elle souhaite également que la même information soit documentée pour les personnes handicapées ou à mobilité réduite.

3. Améliorer l'entretien général des infrastructures pour la marche

La Politique de viabilité hivernale est en cours de révision et devrait être adoptée en 2025. L'entretien hivernal des trottoirs y sera priorisé dans les zones pour âgés. Le Service des travaux publics définit et met en œuvre annuellement son programme d'entretien des voies de circulation.

Les tronçons de trottoirs non rénovés dans le cadre des travaux de réfection des infrastructures planifiés par le Service de l'ingénierie seront réparés et mis aux normes dans les zones pour âgés.

4. Développer un plan de communication visant la sécurité des âgés

L'objectif du plan est :

- ▶ de faire connaître les zones pour âgés de même que sensibiliser et éduquer les personnes âgées aux pratiques sécuritaires à adopter à pied, à vélo, en transport en commun ou au volant;

- ▶ de bonifier les interventions en lien avec la sécurité routière du Service de police dans les résidences pour personnes âgées;
- ▶ d'encourager les personnes âgées à utiliser le transport collectif en collaboration avec le RTC.

⁶ DIRECTION RÉGIONALE DE SANTÉ PUBLIQUE DU CIUSS DU CENTRE-SUD-DE L'ÎLE-DE-MONTRÉAL. *Portrait des chutes extérieures sur le territoire montréalais*, Gouvernement du Québec, 2023, 12 p.

Secteurs propices à l'implantation d'une zone pour aînés

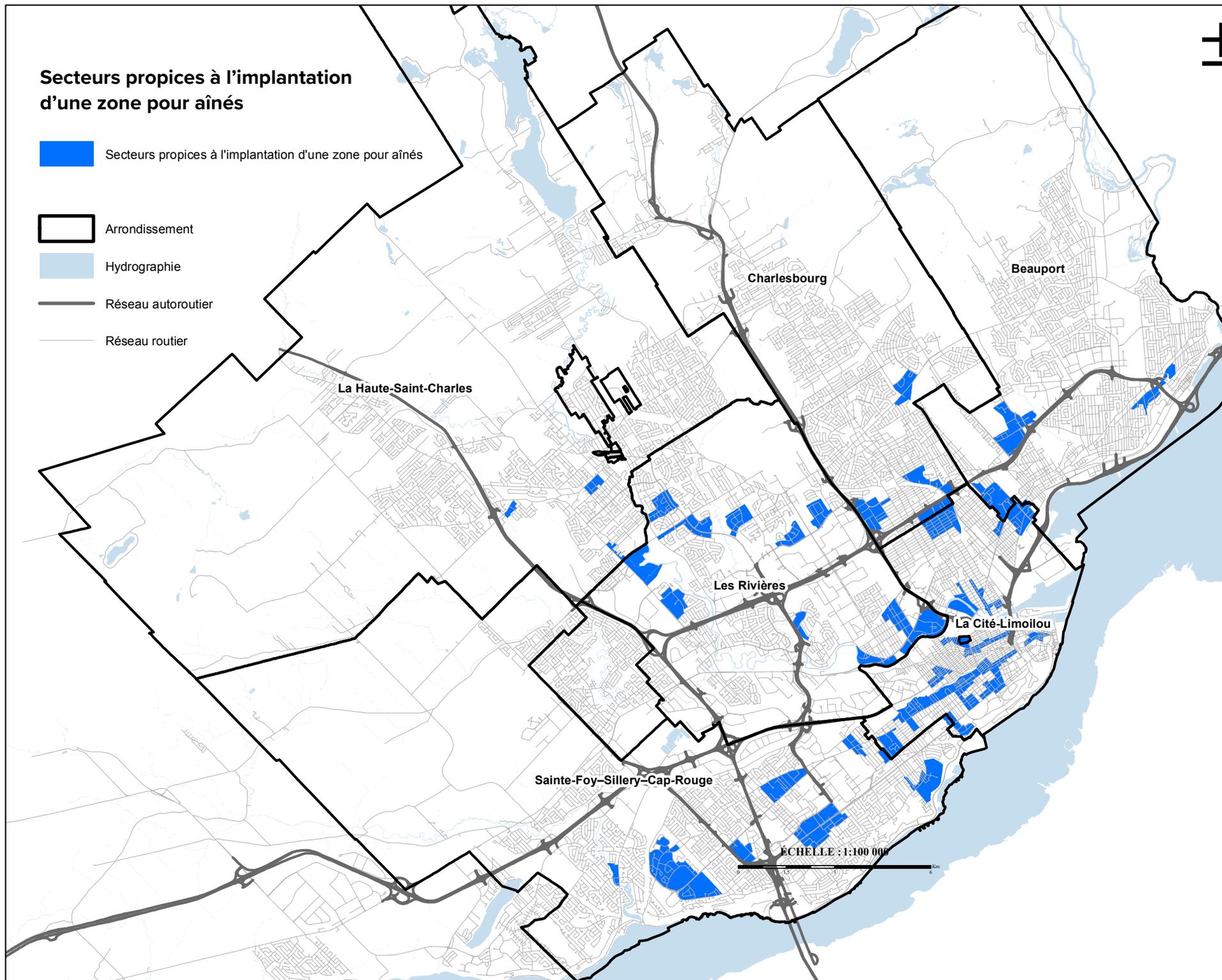
 Secteurs propices à l'implantation d'une zone pour aînés

 Arrondissement

 Hydrographie

 Réseau autoroutier

 Réseau routier



Sécurité des artères

1. Finaliser et évaluer les corrections de sites accidentogènes de la Stratégie 2020-2024

Les sites désignés comme prioritaires en 2020 en raison de la fréquence et de la gravité des collisions survenues dans le passé n'ont pas tous été corrigés. Certains d'entre eux peuvent nécessiter des interventions majeures, telles que le réaménagement d'une intersection, l'ajout de trottoirs ou leur élargissement.

Les sites localisés sur le tracé du futur tramway ont déjà été analysés dans le cadre de l'élaboration des plans préliminaires d'insertion du projet du tramway. L'aménagement du tramway devrait impliquer un réaménagement complet des rues où circulera le tramway. Tous les corridors VivaCité projetés feront également l'objet d'un traitement semblable.

2. Mettre à jour le portrait des sites accidentogènes

En 2020, le Plan d'intervention de sécurité routière en milieu municipal (PISRMM), fondé sur l'analyse de 35 000 collisions survenues de 2013 à 2017, avait permis de délimiter et de prioriser les sites où intervenir dans

le cadre de la précédente Stratégie. Ce Plan sera mis à jour à partir des données des collisions survenues de 2019 à 2023 et rendu public.



3. Se doter d'une nouvelle approche prédictive en matière d'accidentologie

L'accidentologie est la science des collisions et de leurs multiples conséquences. Elle vise à analyser les causes des collisions et à développer des méthodes pour les prévenir. Trois approches sont habituellement utilisées pour prévenir les collisions :

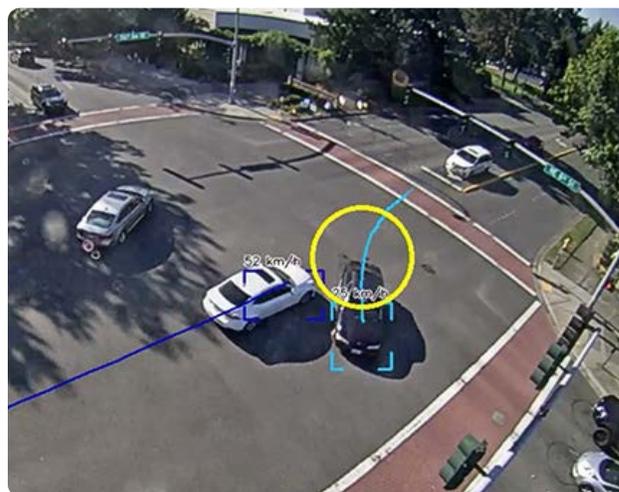
- ▶ L'étude des données historiques de collisions incluant les sites priorités où les collisions les plus graves et les plus fréquentes risquent de se reproduire.
- ▶ L'analyse préventive s'appuyant sur les données historiques selon les types de collisions, les similitudes d'aménagements routiers et les modèles de déplacements pour prévenir la survenue de collisions graves dans des sites qui ne sont pas encore priorités.
- ▶ L'analyse des presque collisions au moyen de caméras et de l'intelligence artificielle pour prévenir la survenue de collisions graves et mesurer, pendant de courtes périodes antérieures et postérieures, l'effet des mesures de corrections apportées aux sites considérés.

La première approche permet de prévenir seulement une partie des risques que de nouvelles collisions graves surviennent sur le réseau routier, car elles seraient au même endroit que les sites déjà priorités.

Les autres approches sont plus préventives. Elles permettent d'anticiper l'ajout de mesures de correction avant que les collisions graves surviennent sur tout le réseau routier.

Avec son Plan d'intervention en sécurité routière 2020, la Ville est outillée pour traiter les sites les plus à risque déjà connus. Elle a l'intention d'étendre son analyse préventive selon les étapes suivantes :

- ▶ Acquérir l'expertise et les moyens technologiques pour prévoir et améliorer en continu les intersections et les routes à risque élevé de collision mortelle.
- ▶ Analyser les causes, les typologies de collisions, les types d'usagers et d'usagers impliqués dans les collisions selon leur mode de déplacement, leur âge et leur genre pour prévenir les accidents, planifier les interventions ciblées et mettre en œuvre des mesures correctives.
- ▶ Mettre sur pied un projet pilote de mesure des presque collisions à l'aide de caméras et de l'intelligence artificielle.



Exemples de détection par caméra des usagers et usagères en déplacement sur la route et de presque collisions analysées à l'aide de l'intelligence artificielle



4. Consolider les interventions policières

Depuis 2020, le Service de police mène des opérations de surveillance ciblées sur les sites accidentogènes, sur le partage de la route et la sécurité des usagers et usagères les plus vulnérables. Ces opérations seront intensifiées.

La Ville de Québec est à l'origine du projet de coopération municipal convenu en 2013 entre le gouvernement du Québec et les municipalités portant sur le déploiement du contrôle automatisé sur le réseau routier municipal. Elle travaille activement depuis plus de 10 ans avec les partenaires gouvernementaux et municipaux pour optimiser le contrôle automatisé.

Elle reconnaît de plus que le contrôle automatisé est un outil efficace pour réduire le nombre de collisions et leur gravité, tout en accroissant le niveau de sécurité perçu par la population, dans la mesure où son cadre de déploiement est adapté au milieu urbain.

Dans le cadre de l'acquisition par le gouvernement du Québec de nouveaux équipements de contrôle automatisé par caméra, la Ville souhaite disposer à compter de 2026 d'une quinzaine de nouveaux « radars photo mobiles » et « radar photo fixes » permettant de contrôler le respect des vitesses prescrites à plusieurs intersections accidentogènes munies de feux.

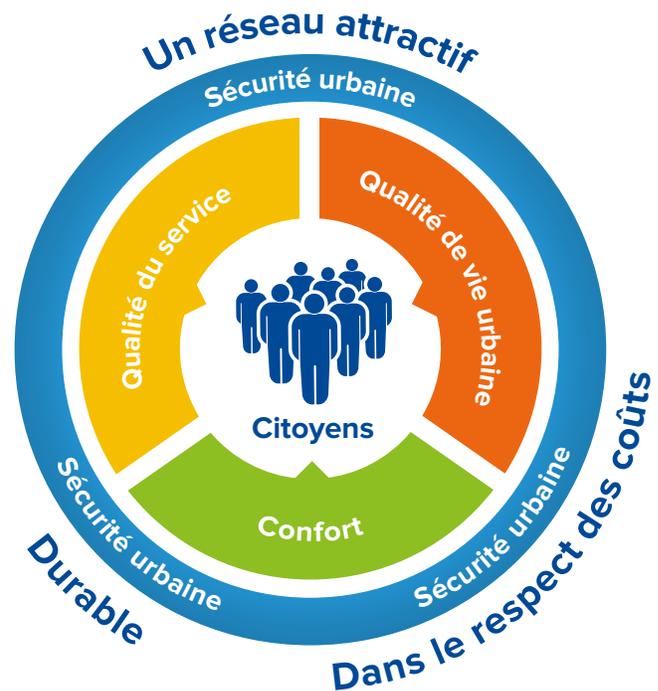


Vitesse

1. Adopter le nouveau Guide d'aménagement des rues de Québec

Le nouveau guide sera achevé en 2025. Il encadrera le travail des spécialistes de la municipalité responsables de la conception routière et de l'entretien des infrastructures de mobilité en définissant les principes de conception et d'aménagement des rues. Ceci inclut le verdissement de l'emprise publique et les concepts d'accessibilité universelle lors de l'ouverture de nouvelles rues, du réaménagement de rues existantes, de l'ajout de liens piétonniers et de voies cyclables.

L'approche utilisée intègre les visions et stratégies de la Ville, telles que la Vision de mobilité active, le Guide d'accessibilité universelle ou encore la Stratégie de développement durable pour mieux répondre aux besoins de la population, tout en s'appuyant sur les normes et bonnes pratiques, dont celles du ministère des Transports et de la Mobilité durable du Québec, de l'Association du transport du Canada et du National Association of City Transportation Officials (NACTO).



2. Élaborer et mettre en œuvre un guide de détermination des mesures de modération à la vitesse excessive

La Stratégie 2020-2024 a mis en œuvre cinq étapes visant à réduire la vitesse sur nos routes :

- ▶ **Signaliser** les nouvelles limites en changeant les panneaux.
- ▶ **Sensibiliser** la population avec les afficheurs de vitesse mobiles et les campagnes de communication.
- ▶ **Engager** la population avec le programme de mobilisation à la sécurité routière.
- ▶ **Contrôler** les routes où les écarts de vitesse avec la vitesse permise sont élevés.
- ▶ **Aménager** la route quand la signalisation, la sensibilisation, l'engagement et le contrôle ne suffisent pas à réduire les vitesses pratiquées.

De toutes ces étapes, l'aménagement est la mesure la plus efficace à long terme quand elle est requise, mais elle est aussi la plus onéreuse. C'est pourquoi la Ville a besoin d'élaborer un guide de détermination des mesures devant être mises en œuvre en se fondant sur la capacité du corps humain à absorber les chocs en cas de collision avec un véhicule, sur des données réelles des vitesses pratiquées et sur une sélection approuvée des critères d'aménagement des différentes mesures.

Le guide déterminera les outils appropriés selon la route visée et justifiera ces choix. Il sera réalisé en six étapes :

1. Compléter les analyses liées au projet pilote sur les seuils de ralentissement et mettre en œuvre un outil de collecte de données massives et de diagnostic des vitesses pratiquées.
2. Élaborer une boîte à outils des différentes mesures permanentes de modération de la vitesse, c'est-à-dire les intersections surélevées, les seuils de ralentissement en section courante ou aux traverses piétonnes surélevées et les mesures visant à réduire la largeur des voies de circulation automobile.
3. Délimiter les secteurs d'application de ces différentes mesures, réviser le mode de gestion des requêtes sur la vitesse et le communiquer à la population.
4. Définir la liste des rues où intervenir avec les indices de priorité.
5. Mettre en œuvre les mesures de modération appropriées et mesurer les effets de même que les bénéfices de chaque intervention.
6. Poursuivre le déploiement des radars photo mobiles dans les rues résidentielles.

Le guide de détermination des mesures de modération sera intégré au nouveau guide d'aménagement des rues de Québec.



Exemple de seuil de ralentissement dans une rue locale de Québec



Avancée de trottoirs combinée à une traverse piétonne surélevée

Source : Ville d'Edmonton



3. Poursuivre l'éducation et la sensibilisation sur le respect des limites de vitesse

Le respect des limites de vitesse est crucial pour réduire le nombre d'accidents de la route et leur gravité, et pour accroître le sentiment de sécurité perçu par la population. Les campagnes grand public permettent de rappeler l'importance de ralentir, en particulier dans les zones résidentielles, près des écoles et des zones fréquentées par des piétons et piétonnes et des cyclistes. Il s'agit d'un changement de comportement qui doit être permanent, il est donc important de rappeler ce message dans l'espoir d'ancrer des comportements plus prudents dans les habitudes des usagers et usagères de la route.

C'est pourquoi la Ville prévoit :

- ▶ Réaliser des actions de communication sur le respect des limites de vitesse ;
- ▶ Soutenir les organismes participant au Programme de mobilisation à la sécurité routière dans leurs actions de communication ;
- ▶ Collaborer avec le Service de police et la SAAQ pour sensibiliser la population au respect des limites de vitesse et partager certaines campagnes et certains contenus liés à la vitesse ainsi qu'à la formation des personnes âgées⁷.

⁷ La formation Au volant de ma santé créée par la SAAQ s'adresse à la clientèle des personnes âgées.



Sécurité des élèves du primaire

1. Finaliser la réalisation des corridors scolaires planifiés dans la Stratégie 2020-2024

L'aménagement des corridors scolaires vise deux objectifs principaux, en premier lieu : sécuriser l'accès aux écoles primaires, peu importe le mode de transport, tout en priorisant la sécurité des déplacements actifs des élèves. Dans un deuxième temps, il faut encourager les parents habitant à proximité à laisser leurs enfants se rendre à l'école, seuls ou accompagnés, à pied ou à vélo.

Deux conditions doivent être remplies pour que les enfants se rendent à l'école à pied

ou à vélo : le trajet doit être sécuritaire dans la réalité et dans l'esprit des parents.

Ainsi, la Ville prévoit d'abord finaliser la réalisation des corridors scolaires planifiés dans la précédente Stratégie et mesurer l'atteinte de la cible de zéro collision mortelle et grave dans les 116 corridors scolaires réalisés de 2020 à 2024.

2. Consolider et étendre les corridors scolaires

Ensuite, la Ville souhaite sécuriser une plus grande distance de parcours actif vers les écoles primaires en menant les actions suivantes :

- ▶ Définir les critères d'une zone à risque en partenariat avec les Centres de services scolaires (CSS) et la Commission scolaire Central Québec.
- ▶ Planifier de nouveaux aménagements de corridors scolaires en impliquant les conseils d'établissement et revisiter ceux qui sont déjà en place.
- ▶ Ajouter des mesures de modération de la vitesse par le déploiement d'équipements de contrôle automatisé.

- ▶ Évaluer la pertinence et la faisabilité de l'extension des limites de vitesse à 30 km/h des zones scolaires à certains corridors scolaires.
- ▶ Bonifier la surveillance et les opérations de sécurité routière dans les corridors scolaires.
- ▶ Réviser l'étendue des zones scolaires selon le projet de révision en cours d'élaboration par le ministère du Transport et de la Mobilité durable.

La Ville a également l'intention de mettre en œuvre des projets pilotes Dépose-moi à 500 pas et inviter les parents à y souscrire en collaboration avec les directions d'école.

Évaluation du temps de marche et du nombre de pas selon la distance à parcourir

| Distance de marche | 150 m | 300 m | 600 m | 900 m | 1200 m | 1600 m |
|--------------------|------------|---------|-----------|-----------|-----------|-----------|
| Temps de marche | 2 min 30 s | 5 min | 10 min | 15 min | 20 min | 27 min |
| Nombre de pas | 250 pas | 500 pas | 1 000 pas | 1 500 pas | 2 000 pas | 2 700 pas |

Par ailleurs, la Ville intervient également en matière de sécurité routière à proximité des écoles secondaires. Ces interventions consistent à sécuriser les déplacements à pied par la construction de trottoirs et la mise à niveau ou l'implantation de passages pour personne, ou par l'implantation d'une signalisation lumineuse et dynamique de la vitesse prescrite dans la zone scolaire. Elles s'inscrivent également dans le cadre de travaux de réfection

majeurs du réseau routier à proximité des établissements pour lesquels des besoins de sécurité et de mobilité sont éprouvés. Ces travaux comprennent, par exemple, l'ajout de voies cyclables ou l'aménagement de débarcadères sur rue.

La Ville reste à l'affût de potentiels problèmes d'excès de vitesse dans les zones scolaires et pourra implanter des mesures d'atténuation de la vitesse, telles que des seuils de ralentissement.

3. Poursuivre l'éducation à la sécurité routière chez les jeunes

L'acquisition chez les jeunes d'un comportement sécuritaire à pied, à vélo ou en microvéhicule est aussi fondamentale que la géographie, l'éducation physique et le vivre-ensemble. Elle s'acquiert vite si elle est bien encadrée.

La Ville entend :

- ▶ planifier et réaliser l'implantation d'un parc éducatif pour cyclistes sur le territoire de la ville;
- ▶ réaliser des actions de communication sur la sécurité routière dans les zones scolaires pour l'ensemble des usagers et usagères de la route;
- ▶ diffuser de l'information concernant la brigade scolaire dans l'outil de communication aux parents;
- ▶ optimiser la plateforme web de diffusion de la Ville sur les corridors scolaires;
- ▶ soutenir les organismes participant au Programme de mobilisation à la sécurité routière dans leurs actions de communication;
- ▶ collaborer avec la SAAQ, les Centres de services scolaires, la Commission scolaire Central Québec et les écoles primaires privées pour sensibiliser les jeunes à la formation des élèves lors de leurs déplacements à pied ou à vélo vers l'école⁸;
- ▶ inviter les parents à intégrer l'apprentissage du Code de sécurité routière, des responsabilités et du partage de la route en effectuant avec leurs enfants plusieurs fois le trajet à pied vers l'école.

⁸ Le programme Axelle et Pitchouf créé par la SAAQ s'adresse à la clientèle des écoliers et écolières.

Le projet Fatal Vision est un atelier de prévention et de sensibilisation en matière de conduite avec les capacités affaiblies par l'alcool ou la drogue mené par le Service de police de la Ville de Québec. En plus d'une conférence sur les effets et les conséquences de la conduite avec les capacités affaiblies, des simulations interactives à l'aide des lunettes Fatal Vision permettent d'expérimenter une vision avec un taux

s'élevant jusqu'à 250 mg d'alcool par 100 ml de sang ainsi qu'une vision après consommation de cannabis et d'opiacés. Les participants ont également la possibilité de vivre une expérience sensorielle à l'aide d'un casque de réalité virtuelle.

La Ville a l'intention d'implanter le projet Fatal Vision dans les écoles secondaires et les maisons de jeunes.

4. Accompagner les parents au changement

Depuis la pandémie de COVID-19, les habitudes de déplacement liées à l'emploi ont évolué, le télétravail ayant permis à de nombreux parents d'adopter de nouvelles routines quotidiennes.

Toutefois, les perceptions d'insécurité sur le chemin de l'école persistent. Le manque de temps est encore considéré comme la première raison pour laquelle les parents conduisent leur enfant à l'école en auto en se rendant au travail. En plus de mettre en œuvre des actions pour bien comprendre les freins au changement, la Ville a l'intention :

- ▶ d'initier les changements des habitudes de déplacement des parents et élèves en collaboration avec les centres de services scolaires, la Commission scolaire Central Québec et les écoles privées;
- ▶ d'augmenter la subvention accordée dans le cadre du Programme de mobilisation à la sécurité routière et de l'élargir à l'accompagnement au changement;
- ▶ d'augmenter de 10 % la part modale des déplacements actifs de la population pour se rendre à l'école.



Cohabitation et micromobilité



1. Intégrer la micromobilité

L'encadrement des nouveaux véhicules de micromobilité a été amorcé à l'échelle provinciale. Le gouvernement du Québec aura la tâche complexe de gérer les risques routiers tout en soutenant l'innovation et les nouvelles solutions de transport durable dans une vision globale de la micromobilité.

La Ville, à l'instar des autres villes dans le monde, doit bien appréhender le phénomène de la micromobilité motorisée et documenter les conflits, les accidents et les collisions ainsi que les traumatismes et leurs causes. Elle entend de son côté poursuivre son soutien au développement de la micromobilité comme mode de transport individuel ou partagé complémentaire au réseau de transport collectif :

- ▶ en dressant un portrait de la micromobilité et des défis associés à son usage;

- ▶ en adaptant la réglementation municipale relative à l'usage de la micromobilité dans les voies cyclables dans le respect des normes et des règlements provinciaux en vigueur;
- ▶ en invitant la Direction régionale de santé publique de la Capitale-Nationale à réaliser le portrait des hospitalisations d'usagers et usagères de la micromobilité selon les données d'entrées aux urgences des hôpitaux de Québec;
- ▶ en invitant le gouvernement à se doter d'une vision globale de la micromobilité et à ajuster au besoin le Code de la sécurité routière en partenariat avec les municipalités et les corps de police;
- ▶ en élaborant et en mettant en œuvre un plan d'intervention policière relatif à la cohabitation et la micromobilité, incluant la vérification de la conformité aux normes provinciales des microvéhicules vendus par les distributeurs locaux.



2. Augmenter la bienveillance selon le principe de prudence

Le principe de prudence énoncé dans le Code de sécurité routière rappelle que « tout usager de la route est tenu, surtout à l'égard de celui qui est plus vulnérable que lui, d'agir avec prudence et respect lorsqu'il circule sur un chemin public. Le conducteur d'un véhicule routier est tenu de faire preuve d'une prudence accrue à l'égard des usagers plus vulnérables, notamment les personnes à mobilité réduite, les piétons et les cyclistes ».

En stipulant qu'aucune mort n'est acceptable, la Vision Zéro vise à ce qu'aucun décès ne survienne des suites d'une collision, plaçant alors la sécurité de l'ensemble des usagers et usagères au cœur de sa philosophie. Les règles de sécurité routière reposent quant à elles sur des principes fondamentaux : la prudence, la prévention et le partage de la route.

Les dernières campagnes publicitaires de la Ville sur la courtoisie, notamment celle entre les automobilistes et les piétons et piétonnes, ont été bien reçues par la population, et le changement est perceptible. Les défis de cohabitation restent toujours d'actualité, c'est pourquoi la Ville entend :

- ▶ réaliser une campagne grand public visant à sensibiliser l'ensemble des usagers et usagères de la route à la bienveillance, c'est-à-dire à la cohabitation et au respect du principe de prudence à l'égard des individus plus vulnérables ;
- ▶ réaliser des actions de communication sur la cohabitation et le partage de la route ;
- ▶ développer un coffre à outils des grands messages pour les organismes partenaires.

3. Les usagers et usagères de la route à mobilité réduite

La Ville reconnaît les défis des piétonnes et piétons handicapés. Le principe de prudence est d'ailleurs la ligne directrice qui guide toutes les interventions de la Ville en matière de sécurité routière.

Entre autres, le Guide pratique d'accessibilité universelle de la Ville comporte six fiches dédiées exclusivement aux interventions qu'elle réalise sur la voie publique et dans les stationnements. Comme c'est le cas avec la plupart des inventions qui répondent aux besoins de personnes vivant des handicaps, celles-ci sont bénéfiques pour tous les usagers de la route.

Les actions visant à améliorer la cohabitation des personnes se déplaçant en microvéhicule avec l'ensemble des usagers et usagères intégreront les besoins des personnes ayant une déficience visuelle et ceux des personnes utilisant des véhicules d'aide à la mobilité motorisée (AMM) dans le respect de l'arrêté ministériel sur ces véhicules.



La Ville continuera à travailler en concertation avec les organismes communautaires par l'intermédiaire de la Table de concertation en accessibilité universelle pour assurer la sécurité de tous et toutes, en répondant aux besoins des personnes handicapées, notamment dans le cadre de la révision du Plan d'action en matière d'accessibilité universelle pour la période 2025-2028.

Par ailleurs, la Ville entend :

- ▶ poursuivre l'implantation de signaux sonores aux intersections empruntées par les personnes ayant une déficience visuelle ;
- ▶ installer des dalles podotactiles aux intersections lors de la construction de nouveaux trottoirs et lors de la réfection de trottoirs existants ;
- ▶ réaliser un projet pilote pour démarquer les pistes cyclables et les trottoirs à l'aide de dalles podotactiles.

La Ville entend renforcer les contrôles et l'imputabilité des entrepreneurs sur l'accessibilité piétonne pour tous et toutes, incluant les personnes à mobilité réduite, lorsque des chantiers sont ouverts.

Annexes



Sécurité des personnes âgées

| Enjeu | Objectif | Indicateur | Cible | Actions | Sous-actions | 2025 | 2026 | 2027 | 2028 | 2029 | Indicateur et cible de l'action | Services responsables | Partenaires externes | |
|------------------------------|---|---|-------|---|--|------|------|------|------|------|---|---|---|--|
| Sécurité des personnes âgées | Assurer la sécurité des piétons âgés dans les zones pour âgés | Nombre de collisions mortelles dans les zones pour âgés | 0 | Créer des zones pour âgés | Identifier les zones pour âgés et les parcours nécessitant des interventions | X | | | | | Nombre de décès et de blessés graves victimes de piétons 65 ans et + impliqués dans une collision | Service du transport et de la mobilité intelligente | | |
| | | | | | Développer la boîte à outils des mesures à mettre en œuvre | X | | | | | | Service du transport et de la mobilité intelligente | | |
| | | | | | Consulter la population cible par zone | X | X | X | X | X | | Service du transport et de la mobilité intelligente | <ul style="list-style-type: none"> › FADOQ › Table de concertation des personnes âgées de la Capitale-Nationale | |
| | | | | | Établir et mettre en œuvre les interventions possibles par zone | X | X | X | X | X | | Service du transport et de la mobilité intelligente | | |
| | | | | Se doter d'un portrait annuel des chutes extérieures de personnes âgées sur le réseau municipal | Inviter la Direction régionale de santé publique de la Capitale-Nationale à réaliser le portrait des chutes extérieures de personnes âgées selon les données d'entrées aux urgences des hôpitaux de Québec | X | X | | | | s.o. | Service du transport et de la mobilité intelligente | CIUSS de la Capitale-Nationale | |
| | | | | Améliorer l'entretien général des infrastructures pour la marche | Prioriser l'entretien hivernal des zones pour âgés dans le cadre de la révision de la Politique de viabilité hivernale | X | X | X | X | X | s.o. | Service des travaux publics | | |
| | | | | | Prioriser la réparation et la mise aux normes de certains tronçons de trottoirs dans les zones pour âgés dans le cadre du Programme d'entretien des voies de circulation | X | X | X | X | X | s.o. | Service des travaux publics | | |
| | | | | Développer un plan de communication visant la sécurité des âgés | <ul style="list-style-type: none"> › Faire connaître les zones pour âgés, en plus de sensibiliser et éduquer les personnes âgées aux pratiques sécuritaires à adopter à pied, à vélo, au volant et en transport en commun | X | X | X | X | X | X | Enquête de notoriété | <ul style="list-style-type: none"> › Service des relations citoyennes et des communications › Service de police | <ul style="list-style-type: none"> › SAAQ › RTC › RPA |
| | | | | | <ul style="list-style-type: none"> › Bonifier les interventions en lien avec la sécurité routière du Service de police dans les Résidences pour âgés › Encourager l'utilisation du transport collectif par les âgés en collaboration avec le RTC | | | | | | | | | |

Sécurité des artères

| Sous-actions | 2025 | 2026 | 2027 | 2028 | 2029 | Services responsables | Partenaires externes |
|--|------|------|------|------|------|---|----------------------|
| Poursuivre la correction des sites accidentogènes identifiés dans la Stratégie 2020-2024 | X | X | X | X | X | Service du transport et de la mobilité intelligente | SAAQ |
| Mesurer les améliorations réalisées dans les sites accidentogènes corrigés de 2020 à 2024 | X | X | X | X | X | Service du transport et de la mobilité intelligente | |
| Élaborer un Plan de sécurité routière (PSR) en lien avec les collisions survenues entre 2019 et 2023 | X | X | | | | Service du transport et de la mobilité intelligente | |
| Mettre en œuvre un projet pilote de capture de presque-collisions, avant/après des interventions et les observations terrain dans les sites potentiellement à risque | X | X | X | X | X | Service du transport et de la mobilité intelligente | |
| Poursuivre l'intensification des opérations/surveillance de sécurité routière dans les sites accidentogènes | X | X | X | X | X | Service de police | |
| Augmenter le nombre d'opérations policières en lien avec les usagers vulnérables et le partage de la route | X | X | X | X | X | Service de police | |
| Acquérir de nouveaux radars photo pour les zones de travaux | | X | X | X | X | Service de police | |
| Acquérir et installer une quinzaine de «radars photo mobiles fixes» à des intersections accidentogènes munies de feux | | X | X | X | X | Service de police | |



Vitesse

| Enjeu | Objectif | Indicateurs | Cible | Actions | Sous-actions | 2025 | 2026 | 2027 | 2028 | 2029 | Cible et indicateur de l'action | Services responsables | Partenaires externes | |
|---------|--|---|----------------------------|---|---|------|------|------|------|------|---|--|--|--|
| Vitesse | Poursuivre la réduction de la vitesse pratiquée sur les routes | Vitesse mesurée par les radars + Vitesse mesurée à partir de données massives | Diminution de 2km/h par an | Adopter le nouveau Guide d'aménagement des rues de la Ville | s.o. | X | | | | | s.o. | Service du transport et de la mobilité intelligente | | |
| | | | | Élaborer et mettre en œuvre un guide des mesures de modération de vitesse sur le réseau routier municipal | Compléter les analyses liées au projet pilote sur les seuils de ralentissement | X | | | | | | s.o. | Service du transport et de la mobilité intelligente | |
| | | | | | Élaborer une boîte à outils des différentes mesures d'atténuation de la vitesse | X | | | | | | s.o. | Service du transport et de la mobilité intelligente | |
| | | | | | Définir les secteurs d'application pour les différentes mesures | X | | | | | | s.o. | Service du transport et de la mobilité intelligente | |
| | | | | | Définir la liste de rue où intervenir avec les indices de priorités | X | X | X | X | X | s.o. | Service du transport et de la mobilité intelligente | | |
| | | | | | Mettre en œuvre les mesures de modération appropriées et mesurer l'effet/bénéfice de chaque intervention | X | X | X | X | X | Mesure systématique de l'effet-bénéfice de chaque mesure dans l'année qui suit sa mise en œuvre. | Service du transport et de la mobilité intelligente | | |
| | | | | | Poursuivre le déploiement des radars photo mobiles dans les rues résidentielles | X | X | X | X | X | s.o. | Service du transport et de la mobilité intelligente | | |
| | | | | Poursuivre l'éducation et la sensibilisation sur le respect des limites de vitesse | <ul style="list-style-type: none"> › Réaliser des actions de communication sur le respect des limites de vitesse › Soutenir les organismes participant au Programme de mobilisation à la sécurité routière dans leurs actions de communication › Collaborer avec le Service de police et la SAAQ pour sensibiliser les citoyens au respect des limites de vitesse et partager certains contenus et campagnes liés à la vitesse | X | X | X | X | X | <ul style="list-style-type: none"> › Nombre d'actions et d'outils de communication › Nombre de participants au Programme de mobilisation à la sécurité routière | Service des relations citoyennes et des communications | <ul style="list-style-type: none"> › Conseils de quartier, conseils d'établissement et comités de parents › SAAQ › SPVQ | |

Sécurité des élèves du primaire

| Enjeu | Objectif | Indicateur | Cible | Actions | Sous-actions | 2025 | 2026 | 2027 | 2028 | 2029 | Services responsables | Partenaires externes |
|---------------------------------|-----------------------------------|--|---|--|---|------|------|------|------|------|---|---|
| Sécurité des élèves du primaire | Sécuriser les corridors scolaires | Nombre de collision mortelle et grave dans les corridors scolaires | Zéro collision mortelle et grave dans les corridors scolaires | Finaliser et évaluer les corridors scolaires de la Stratégie 2020-2024 | Finaliser la réalisation des corridors scolaires planifiés dans la Stratégie 2020-2024 | X | | | | | Service du transport et de la mobilité intelligente | Directions des écoles, CCS, CSCQ et écoles privées |
| | | | | | Mesurer l'atteinte de la cible de zéro collision mortelle et grave dans corridors scolaires réalisés de 2020 à 2024 | X | X | X | X | X | Service du transport et de la mobilité intelligente | SAAQ, directions des écoles, Centres de services scolaires |
| | | | | | Initier les changements des habitudes de déplacement des parents et élèves en collaboration avec les Centres de service scolaire, la Commission scolaire Central Québec et les écoles privées | X | X | X | X | X | Service du transport et de la mobilité intelligente | Directions des écoles, CSS, CSCQ |
| | | | | Consolider et étendre les corridors scolaires | Définir les critères d'une zone à risque avec les CSS, la CSCQ et les écoles privées | X | | | | | Service du transport et de la mobilité intelligente | CCS, CSCQ et écoles privées |
| | | | | | Réviser l'étendue des zones scolaires selon le projet de révision en cours d'élaboration par le MTMD | X | X | X | X | X | Service du transport et de la mobilité intelligente | MTMD |
| | | | | | Bonifier la surveillance et les opérations de sécurité routière dans les corridors scolaires | X | X | X | X | X | Service de police | |
| | | | | Mettre en œuvre des projets pilotes «dépose-moi à 500 pas» | s.o. | X | X | X | X | X | Service du transport et de la mobilité intelligente | Directions des écoles, conseils d'établissement et comités de parents |
| | | | | Optimiser les opérations du radar photo dans les zones scolaires | s.o. | X | X | | | | Service de police | |

| Enjeu | Objectif | Indicateur | Cible | Actions | Sous-actions | 2025 | 2026 | 2027 | 2028 | 2029 | Services responsables | Partenaires externes |
|---------------------------------|---|---|--|---|--|------|------|------|------|------|---|--|
| Sécurité des élèves du primaire | Améliorer le sentiment de sécurité face aux corridors scolaires | Nombre d'élèves qui utilisent des déplacements actifs | > 10% (par rapport à la période 2020-2024) | Poursuivre l'éducation et la sensibilisation sur la sécurité routière dès le plus jeune âge | Planifier et réaliser l'implantation d'un parc éducatif pour cyclistes sur le territoire de la ville | | | X | X | | Service de la planification de l'aménagement et de l'environnement (section PMD) | Accès transports viables |
| | | | | | <ul style="list-style-type: none"> › Réaliser des actions de communication sur la sécurité routière dans les zones scolaires pour tous les usagers de la route › Rehausser le montant de la subvention accordée dans le cadre du programme de mobilisation à la sécurité routière et l'élargir à l'accompagnement au changement › Soutenir les organismes participant au Programme de mobilisation à la sécurité routière dans leurs actions de communication | X | X | X | X | X | Service des relations citoyennes et des communications | <ul style="list-style-type: none"> › Conseils de quartier, conseils d'établissement et comités de parents › SAAQ › SPVQ |
| | | | | | Diffuser de l'information concernant la brigade scolaire dans l'outil de communication aux parents | X | X | X | X | X | Division de la protection et la qualité du milieu | |
| | | | | | Optimiser la plateforme Web de diffusion sur les corridors scolaires | X | X | | | | <ul style="list-style-type: none"> › Service du transport et de la mobilité intelligente › Service des relations citoyennes et des communications | |
| | | | | | Collaborer avec la SAAQ, les Centres de services scolaires, la Commission scolaire centrale Québec et les écoles primaires privées pour sensibiliser les jeunes à la formation des écoliers lors de leurs déplacements vers l'école à pied ou à vélo | X | X | X | X | X | Service du transport et de la mobilité intelligente | SAAQ, directions des écoles primaires, CCS, CSCQ et écoles privées |
| | | | | | Intégrer le projet Fatal Vision aux écoles secondaires et aux maisons de jeunes | X | X | X | X | X | <ul style="list-style-type: none"> › Service du transport et de la mobilité intelligente › Service de police | Directions des écoles secondaires, CCS, CSCQ et écoles privées |
| | | | | | | | | | | | | |

Cohabitation et micromobilité

| Enjeu | Objectif | Indicateur | Cible | Actions | Sous-actions | 2025 | 2026 | 2027 | 2028 | 2029 | Services responsables | Partenaires externes |
|-------------------------------|---|---|--------------------|--|---|------|------|------|------|------|--|---|
| Cohabitation et micromobilité | Développer un cadre de cohabitation entre tous les usagers de la route, incluant la micromobilité | Livrables réalisés | 6 en 2029 | Livable 1 : Dresser un portrait de la micromobilité et les enjeux associés à son usage | s.o. | X | X | | | | <ul style="list-style-type: none"> Service du transport et de la mobilité intelligente Service de la planification, de l'aménagement et de l'environnement | SAAQ |
| | | | | Livable 2 : Adapter la réglementation municipale relative à l'usage de la micromobilité dans les corridors cyclables | s.o. | | X | X | | | | Service du transport et de la mobilité intelligente |
| | | | | Livable 3 : Inviter la Direction régionale de santé publique de la Capitale-Nationale à réaliser le portrait des hospitalisations d'usagers de la micromobilité selon les données d'entrées aux urgences des hôpitaux de Québec | s.o. | X | X | | | | Service du transport et de la mobilité intelligente | Direction régionale de santé publique de la Capitale-Nationale |
| | | | | Livable 4 : Inviter le Gouvernement du Québec à se doter d'une Vision provinciale de la micromobilité | s.o. | X | X | X | X | X | Cabinet du maire | MTMD |
| | | | | Livable 5 : Élaborer et mettre en œuvre un plan d'intervention policière relatif à la cohabitation et la micromobilité | s.o. | X | X | X | X | X | Service de police | ADSPQ |
| | | | | Livable 6 : Adopter le Plan d'action en matière d'accessibilité universelle 2025-2028 | <ul style="list-style-type: none"> Poursuivre l'implantation de signaux sonores aux intersections empruntées par les personnes ayant une déficience visuelle Installer des dalles podotactiles aux intersections lors de la construction de nouveaux trottoirs et la réfection de trottoirs existants Réaliser un projet pilote pour démarquer les pistes cyclables et les trottoirs à l'aide de dalles podotactiles | X | X | X | X | X | <ul style="list-style-type: none"> Service des loisirs, des sports et de la vie communautaire Service du transport et de la mobilité intelligente | Organismes membres de la Table de concertation en accessibilité universelle |
| | Augmenter la bienveillance selon le principe de prudence | Sondage de satisfaction de la Ville de Québec (sécurité routière) | > année précédente | Poursuivre l'éducation et la sensibilisation sur la cohabitation et le partage de la route | <ul style="list-style-type: none"> Réaliser une campagne grand public visant à sensibiliser tous les usagers de la route à la bienveillance, à la cohabitation et au respect du principe de prudence à l'égard des usagers plus vulnérables Réaliser des actions de communication sur la cohabitation et le partage de la route Développer un coffre à outils des grands messages pour les organismes partenaires | X | X | X | X | X | <ul style="list-style-type: none"> Service des relations citoyennes et des communications Service de la planification et de l'aménagement Service du transport et de la mobilité intelligente | SAAQ |

Exemple de mesures
de sécurisation
de la route dans
les zones pour aînés
de New York



Senior Pedestrian Zones

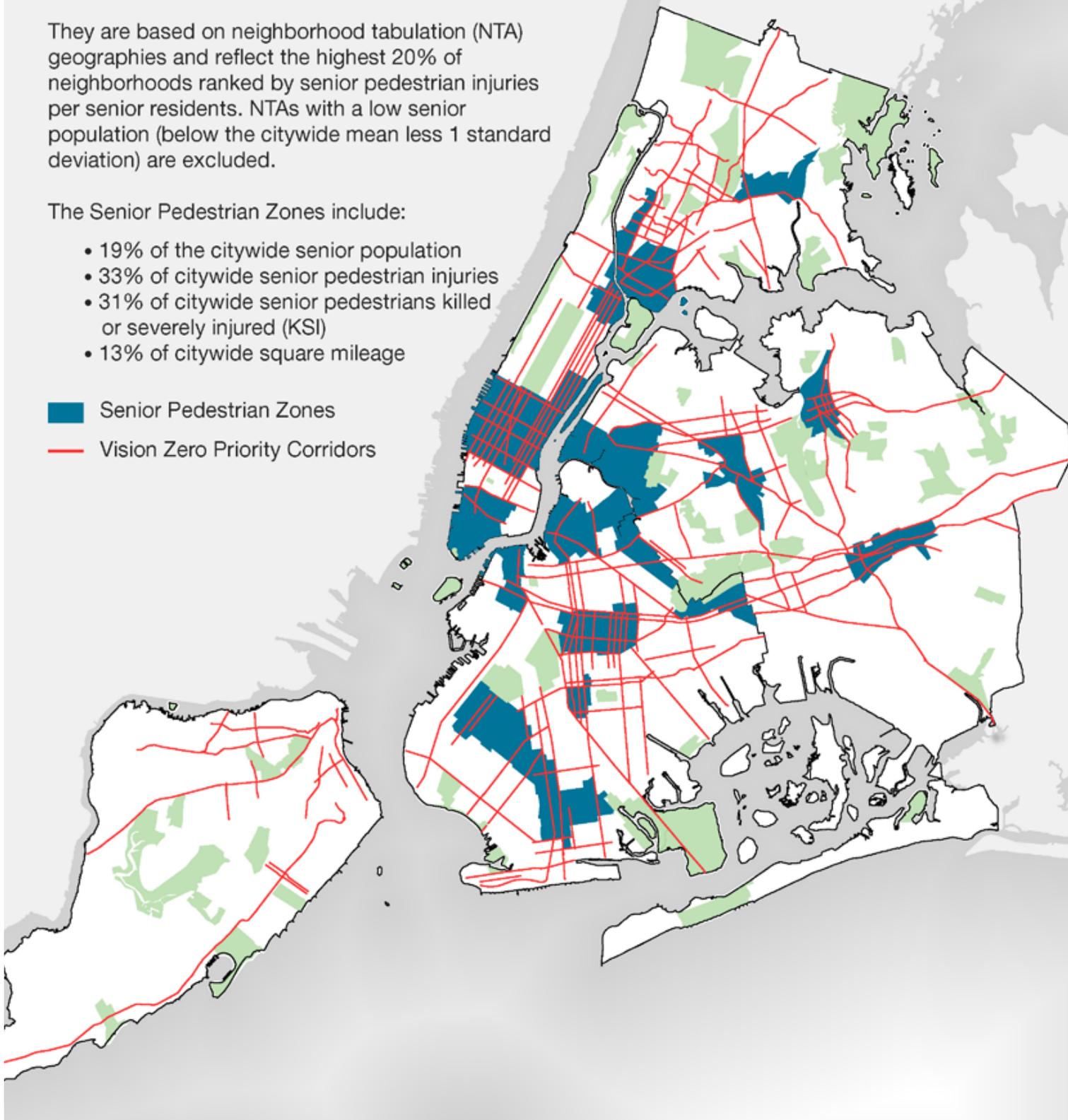
The Senior Pedestrian Zones represent the areas of the city with the highest rate of senior pedestrian injury relative to senior population.

They are based on neighborhood tabulation (NTA) geographies and reflect the highest 20% of neighborhoods ranked by senior pedestrian injuries per senior residents. NTAs with a low senior population (below the citywide mean less 1 standard deviation) are excluded.

The Senior Pedestrian Zones include:

- 19% of the citywide senior population
- 33% of citywide senior pedestrian injuries
- 31% of citywide senior pedestrians killed or severely injured (KSI)
- 13% of citywide square mileage

- Senior Pedestrian Zones
- Vision Zero Priority Corridors



Citywide Background Trend



6th Avenue, Manhattan

New York City's streets have changed substantially over the last several years as improvements made under Vision Zero emphasize safety for vulnerable road users. These changes, including new signal timing, speed cameras, road diets, protected bike lanes and turn calming, may have played an important role in making the city considerably safer for pedestrians in terms of severe injuries and fatalities. However, all pedestrian injuries (including all minor injuries) rose annually on average over the study period, in line with population growth. Non-senior adult pedestrian injuries rose 3% but KSI was unchanged. Similarly, senior pedestrian injuries rose 4% and KSI rose 3%. However, as discussed earlier in this report, the city's senior population expanded by 24%. Comparing these overall trends to specific treatments helps highlight which solutions work best for seniors.

Safety Features:



Slowing Vehicle Speeds

Encourage lower vehicle speeds, usually by motor vehicle lane reduction or lane narrowing.



Reducing Pedestrian Exposure

Reduce opportunities for pedestrians to be struck, either by shortened crossing distances, reduced travel space for motor vehicles or traffic signals providing pedestrian-only crossing time.



Slowing Turns

Encourage lower motor vehicle turning speeds, either through sharper turns (closer to a 90 degree angle) or by vehicles stopping before making a turn.



Providing Pedestrian Refuge

Create a protected space for pedestrians to stop while crossing the roadway.

Safety Treatment Effectiveness

| Treatment Name & Safety Features | Senior Pedestrian Injuries | Senior Pedestrian KSI | Non-Senior Adult Pedestrian Injuries | Non-Senior Adult Pedestrian KSI |
|--|----------------------------|-----------------------|--------------------------------------|---------------------------------|
| Road Diets | 17% | 35% | 1% | 16% |
| Conventional Bike Lanes | 4% | 23% | 8% | 8% |
| Protected Bike Lanes | 22% | 39% | 9% | 24% |
| Pedestrian Islands | 20% | 25% | 3% | 39% |
| Curb and Sidewalk Extensions | 22% | 15% | 1% | 45% |
| Turn Calming | 19% | 60% | 10% | 2% |
| Leading Pedestrian Intervals (LPIs) | 15% | 41% | 7% | 26% |

Membres du comité consultatif sur la sécurité routière

Membres externes

- ▶ **Patrick Aubé**
Coordonnateur au transport scolaire
Centre de services scolaire
des Découvreurs
- ▶ **Simon Bourassa**
Conseiller en communication
Fondation CAA-Québec
- ▶ **Magali Bebronne**
Directrice des programmes
Vélo Québec
- ▶ **Maxime Brault**
Directeur de la recherche en sécurité
routière
SAAQ
- ▶ **Sandrine Cabana Degani**
Directrice générale
Piétons Québec
- ▶ **Marie-Soleil Gagné**
Directrice générale
Accès transports viables
- ▶ **Marie-Claude Garneau**
Coordnatrice gestion opérationnelle
et sécurité routière
Réseau de transport de la Capitale
- ▶ **Julie Hébert**
Coordonnatrice à l'organisation scolaire
et au transport scolaire
Centre de services scolaire
des Premières-Seigneuries
- ▶ **Emanuelle Houde**
Directrice du développement en sécurité
routière
SAAQ
- ▶ **Martin Joly**
Analyste en sécurité routière, Direction
générale de la sécurité et du camionnage
Ministère des Transports et de la Mobilité
durable
- ▶ **Stéphane Lagacé**
Directeur des services éducatifs
Commission scolaire Central Québec
- ▶ **Yvon Lapointe**
Consultant formateur en éducation
routière et administrateur
FADOQ
- ▶ **Nicole Laveau**
Représentante de la Table
de concertation des personnes âgées
de la Capitale-Nationale
- ▶ **Claude Lavoie**
Président de la Table d'accessibilité
universelle de la Ville de Québec,
membre associé du comité exécutif
et responsable de l'accessibilité universelle
- ▶ **François Légaré**
Directeur général adjoint aux affaires
administratives
Centre de services scolaire de la Capitale
- ▶ **Marie-Josée Savard**
Directrice générale de l'École
des Ursulines de Québec et représentante
de la Fédération des établissements
d'enseignement privé du Québec

Membres internes – Ville de Québec

- ▶ **Pierre-Luc Lachance**
Vice-président du comité exécutif responsable de la mobilité et de la sécurité routière
- ▶ **Marie-Josée Asselin**
Vice-présidente du comité exécutif responsable du SPVQ, du SPCIQ et de la Sécurité civile
- ▶ **Bianca Dussault**
Membre du comité exécutif responsable de la brigade scolaire
- ▶ **Isabelle Dubois**
Direction générale
- ▶ **Cynthia St-Hilaire**
Conseillère stratégique, Cabinet du maire
- ▶ **Marc des Rivières**
Directeur, Service du transport et de la mobilité intelligente
- ▶ **Hervé Chapon**
Coordonnateur de la stratégie de sécurité routière et secrétaire du comité
- ▶ **Alexandre Côté**
Directeur de Division, Service du transport et de la mobilité intelligente
- ▶ **Dave Côté**
Conseiller en planification du transport, Service du transport et de la mobilité intelligente
- ▶ **Martin Lefebvre**
Directeur, Service des relations citoyennes et des communications
- ▶ **Karine Desbiens**
Conseillère en communication, Service des relations citoyennes et des communications
- ▶ **Cristina Bucica**
Conseillère en consultations publiques, Service des relations citoyennes et des communications
- ▶ **Dominic Gaudreau**
Directeur adjoint, Surveillance du territoire, Service de police
- ▶ **Jean-François Martel-Castonguay**
Directeur de Division, Service de la planification de l'aménagement et de l'environnement
- ▶ **Martin Forgues**
Directeur de la Division de la planification et du soutien à l'entretien des voies de circulation
- ▶ **Éric Lavallée**
Directeur de la Division de la gestion du stationnement
- ▶ **Yves Garant**
Section de la prévention et de la qualité du milieu

Résultats du questionnaire en ligne 2024 sur la sécurité routière

[Consultez le document en ligne](#) ▶

Bilan des actions menées en 2020-2024

Réduction des limites de vitesse

Avant 2021, 81 % des routes municipales étaient limitées à 50 km/h et 17 % étaient limitées à 30 km/h.

Après 2021, le rapport s'est inversé. Trois routes sur quatre (73 %) sont désormais limitées à 30 km/h (60 %) ou 40 km/h (13 %), et une sur quatre (25 %) est limitée à 50 km/h. Les routes à 50 km/h sont en très grande majorité des artères (12 % du réseau) et des collectrices (16 % du réseau).

Pourcentage de rues selon la limite de vitesse avant et après la révision

| Limite de vitesse | Avant la révision (avant 2021) | | Après la révision (après 2021) | |
|-------------------|--------------------------------|----------------|--------------------------------|----------------|
| | Longueur (km) | Proportion (%) | Longueur (km) | Proportion (%) |
| 20 km/h | 1 | 0 % | 1 | 0 % |
| 30 km/h | 399 | 17 % | 1 442 | 60 % |
| 40 km/h | 3 | 0 % | 321 | 13 % |
| 50 km/h | 1 944 | 81 % | 592 | 25 % |
| 60 km/h | 9 | 0 % | 19 | 1 % |
| 70 km/h | 36 | 2 % | 21 | 1 % |
| 80 km/h | 4 | 0 % | 0 | 0 % |

Les comportements changent aussi, lentement mais sûrement.

De 2021 à 2024, la Ville a mis en service 40 afficheurs de vitesse mobiles qui ont été utilisés dans près du tiers des 4 445 rues de Québec, en majorité dans les rues locales. Depuis l'installation des nouvelles limites de vitesse, les relevés de vitesse des afficheurs démontrent une progression durant la période 2022-2024 en ce qui a trait au respect des vitesses permises. Si les deux tiers (68,94 %) des afficheurs enregistraient des vitesses pratiquées par les automobilistes inférieures ou égales à la limite en 2022, ce nombre s'est approché des trois quarts (72,52 %) en 2024.

Jours d'utilisation des afficheurs de vitesse mobiles

| 2020 | 2021 | 2022 | 2023 | 2024 |
|------|-------|-------|-------|-------|
| 630 | 7 273 | 6 727 | 7 525 | 7 600 |

En 2021, dans le cadre de la révision générale des limites de vitesse, 89 rues principales de quartier ont vu une hausse de leur limite de vitesse, qui est passée de 30 km/h à 40 km/h, car la limite de 30 km/h n'était pas crédible et donc non respectée. Les relevés des vitesses pratiquées avant/après les changements ont démontré une baisse moyenne des vitesses pratiquées de 2 km/h et confirmé l'efficacité de l'approche scientifique fondée sur une limite crédible.

En 2023 et 2024, la Ville a mis en œuvre un projet pilote visant à évaluer l'efficacité de plusieurs mesures de modération de la vitesse, incluant les balises en mode portique, les dents de dragon et les seuils de ralentissement, dans une quarantaine de rues où les écarts⁹ avec la vitesse prescrite étaient supérieurs à 15 km/h.

Des balises en mode portique ont été installées sur 30 d'entre elles et des seuils de ralentissement ont été ajoutés sur 10 autres rues. L'évaluation du projet pilote prendra fin en 2025.



⁹ La vitesse pratiquée par 85 % des automobilistes représentait un écart de 15 km/h ou plus par rapport à la vitesse prescrite.



Exemple de balise portative à Québec



Panneaux de signalisation lumineuse à vitesse variable

Sécurité des écoliers

Près de 35 000 élèves des écoles primaires de Québec ont accès à l'un des 116 corridors scolaires que la Ville aura aménagés entre 2020 et 2024. Ces aménagements sont la combinaison de plusieurs mesures qui peuvent comprendre l'ajout ou l'élargissement de trottoirs, l'ajout de passages pour piétons et piétonnes, l'aménagement d'intersections surélevées, l'ajout de panneaux de signalisation lumineuse à vitesse variable dans la zone scolaire, de feux pour piétons et piétonnes aux intersections munies de feux ou de nouveaux feux de circulation et finalement l'ajout des panneaux signalant les corridors scolaires.

En 2023, quatre écoles primaires¹⁰ se sont portées volontaires pour accueillir le projet pilote des rues-écoles. Le principe repose sur la fermeture de la rue pendant les heures d'entrée et de sortie de l'école, et la participation bénévole de parents ou d'employés des écoles pour surveiller la rue fermée et ses accès.

Les sondages menés à la suite de ces projets affichent un taux de satisfaction variable selon les écoles. Les parents des enfants fréquentant des écoles où la majorité des élèves marchent déjà pour se rendre en classe sont plus satisfaits que ceux dont les enfants y sont principalement conduits en voiture. L'ensemble des personnes qui ont répondu au sondage recommandent que l'implantation des rues-écoles ne repose pas sur des bénévoles ni sur le personnel scolaire.

Les journées rues-écoles ont entraîné une légère augmentation des déplacements à pied, à vélo et en trottinette, mais ces habitudes sont revenues à la normale une fois les journées terminées.



¹⁰ Les écoles Sacré-Cœur, Stadacona et des Jeunes-du-Monde dans l'arrondissement de La Cité-Limoilou et l'école Fernand-Séguin dans l'Arrondissement de Sainte-Foy-Sillery-Cap-Rouge.

Nouveaux trottoirs

Entre 2020 et 2024, 46 km de nouveaux trottoirs répartis en 152 projets auront été construits. Ces réalisations font partie des aménagements effectués dans les corridors scolaires ou lors du développement du réseau piétonnier.

Nombre de projets de trottoirs bâtis par année

| Cibles | 2020 | 2021 | 2022 | 2023 | 2024 |
|-------------------|-------|------|------|------|------|
| Nombre de projets | 37 | 27 | 34 | 22 | 32 |
| Mètres linéaires | 11965 | 9314 | 9612 | 6610 | 8485 |

Passages pour personnes



En 2025, la mise à niveau de la signalisation des 460 passages pour personnes sera terminée.

Entre 2020 et 2025, la Ville aura allongé la durée du feu piéton à 197 intersections, ajouté 56 nouveaux feux piétons à des feux existants et installé 37 nouveaux feux de circulation à des intersections. La signalisation et le marquage ont été renforcés à 37 passages par l'ajout de feux à pulsation rapide et des signaux sonores ont été ajoutés à 64 intersections munies de feux de circulation.

Programme de mobilisation à la sécurité routière

En 2021, la Ville a lancé le programme de mobilisation à la sécurité routière. Ce programme, d'une durée de cinq ans, met à la disposition des conseils de quartier, des conseils d'établissement et des comités de parents une somme de 3 000 \$ par année et par organisme pour réaliser individuellement ou conjointement des projets de sensibilisation à la sécurité routière dans leur milieu.

En quatre ans, les parents des élèves des quartiers ont réalisé 142 projets d'une grande diversité, allant des clips vidéos aux activités terrain sur les angles morts des véhicules lourds, en passant par l'affichage de panneaux invitant à réduire la vitesse et plusieurs autres.

Exemples de projets réalisés



Sites accidentogènes

En 2020, la Ville a mis en œuvre le Plan d'intervention en sécurité routière fondé sur l'analyse de 35 000 rapports d'accidents survenus entre 2013 et 2017. Ces travaux ont permis de prioriser les 140 sites de collision les plus à risque. Plusieurs sites à corriger ont été regroupés dans un seul projet. À la suite de ces regroupements, 44 sites auront été corrigés en 2025.

Les autres projets seront traités soit dans le cadre des travaux du tramway ou des corridors VivaCité, s'ils sont sur leur tracé, soit dans le cadre de la Stratégie 2025-2029.



Communication

La stratégie de communication des cinq dernières années a contribué à promouvoir les différentes actions mises en œuvre dans la Stratégie de sécurité routière 2020-2024. La Ville a mené plusieurs campagnes grand public qui visaient à engager l'ensemble de la population dans l'adoption d'un comportement exemplaire sur la route, notamment en ce qui a trait à la cohabitation, le partage de la route et la vitesse.

Un sondage de notoriété mené au printemps 2023 a révélé que 39 % des citoyennes et citoyens ont dit avoir été exposés à la dernière campagne et que 73 % mentionnent avoir apprécié la publicité de la Ville sur la sécurité routière. Ces chiffres démontrent l'importance de poursuivre les efforts de sensibilisation afin d'influencer le changement de comportement chez les usagers et usagères de la route.

Surveillance policière



Le Service de police s'est engagé, en collaboration avec les différents partenaires, à maximiser les actions de sécurité routière sur le territoire de la Ville de Québec.

Par conséquent, en 2020, le Bureau de la sécurité routière a été créé, regroupant ainsi les principaux intervenants en une seule entité. Ce Bureau a pour mission d'établir des stratégies cohérentes, en partenariat avec les partenaires, dans l'objectif de préserver le caractère sécuritaire du réseau routier municipal.

En plus d'être proactif en matière de prévention et de sensibilisation, le Bureau est particulièrement mobilisé en matière de planification d'opérations de sécurité routière, notamment aux abords des écoles ainsi que dans les zones accidentogènes. Ces opérations sont réalisées en étroite collaboration avec les différentes unités du service, dont les patrouilleurs et les policiers jeunesse.

Le Bureau déploie des efforts soutenus afin d'assurer la sécurité des citoyens et citoyennes, en plus de faire preuve d'adaptabilité, notamment avec la multiplication des moyens de transport en milieu urbain.



