



Projet de Stratégie de sécurité routière **2025-2029**



**Document
de consultation publique**

Table des matières

Mise en contexte	2
Bilan routier.....	2
Nouveaux enjeux	4
Nouvelles cibles	6
Plan d'action 2025-2029.....	8
Sécurité des aînés.....	8
Sécurité des artères	12
Vitesse.....	14
Sécurité des écoliers	17
Cohabitation et micromobilité	20
Annexes	22
Bilan des actions menées en 2020-2024.....	22
Membres du comité consultatif sur la sécurité routière	29
Résultats du questionnaire en ligne 2024 sur la sécurité routière	32

Mise en contexte

Bilan routier

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

En effet, le nombre de victimes impliquées dans des collisions survenues sur le réseau municipal a diminué de 1,1 % entre 2020 et 2023. En comparaison, au cours de la même période, le nombre de victimes impliquées dans des collisions survenues dans la province du Québec a augmenté de 16,1 %.

Cette tendance à la baisse du nombre de victimes sur les routes municipales, à l'inverse du bilan provincial, démontre que les efforts consentis par la Ville ont porté fruit.

Nombre de victimes de la route — Période 2020-2023

Victimes	Ville de Québec					Province du Québec				
	Année				Variation (%) 2020-2023	Année				Variation (%) 2020-2023
	2020	2021	2022	2023		2020	2021	2022	2023	
Décès	5	5	5	4	- 20 %	339	346	398	380	+ 12,1 %
Blessés graves	44	37	32	34	- 22,7 %	1163	1215	1286	1270	+ 9,2 %
Blessés légers	842	775	773	843	+ 0,1 %	22 965	26 337	27 257	26 790	+ 16,6 %
Total	891	817	810	881	- 1,1 %	24 500	27 898	28 715	28 440	+ 16,1 %

Bien que le bilan routier s'améliore, des défis subsistent en matière de sécurité routière. Les artères demeurent les principaux lieux de collisions graves et mortelles et les personnes âgées y sont particulièrement vulnérables. 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 population.¹

¹ Les 65 ans et plus représentaient 22 % de la population de Québec en 2023.

Depuis l'instauration des nouvelles limites de vitesse, 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	Nb. de relevés totaux	Nb. de relevés <= limite de vitesse prescrite*	Nb. de relevés	%
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

* Les valeurs extrêmes ont été exclues du calcul (<=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, soulignant la nécessité de continuer à sécuriser le chemin des écoliers.

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

Cohabitation et micromobilité

La forte croissance de la micromobilité pose de nouveaux défis de cohabitation avec les autres usagers 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 fait de nouveaux adeptes qui en ont découvert ses avantages pour se déplacer simplement et efficacement sans devoir l'acheter, le stationner et le recharger.

En parallèle, la multiplication et la diversité des microvéhicules électriques à une, deux, trois ou quatre roues ont aussi fait de nouveaux adeptes des déplacements alternatifs à l'automobile. Ces nouveaux usagers 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 des tous les usagers vulnérables. Il amène également de nouvelles interactions entre des usagers encore peu familiers avec ces changements.

Le Code de sécurité routière (CSR) est souvent méconnu des usagers 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 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 fréquentes².

Bien que le gouvernement du Québec ait apporté des modifications au CSR sur les catégories de véhicules autorisés à circuler sur la voie publique et sur les usages autorisés sur les trottoirs, les voies cyclables et la chaussée, ces dernières ne répondent que partiellement à certaines réalités de conflits d'usage de la route.

L'avènement de la micromobilité, le développement du réseau cyclable et du service de partage àVélo démontrent l'intérêt croissant et durable pour de nouvelles mobilités alternatives à l'auto solo qui sont simples et efficaces. 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.

² Le rôle de la trottinette dans le mix de la mobilité, où nous réalisons aussi des observations de comportements et conflits entre usagers <https://www.vias.be/fr/recherche/publications/de-rol-van-elektrische-steps-in-de-mobiliteitsmix/>, Analyse approfondie des profils des accidents <https://www.vias.be/fr/recherche/publications/diepteanalyse-van-de-kenmerken-en-profielen-van-ongevallen-waarbij-een-elektrische-step-betrokken-is/>, les conséquences via des bases de données 'hôpitalux' <https://www.vias.be/nl/onderzoek/onze-publicaties/statistisch-rapport-gehospitaliseerde-verkeersgewonden-in-2022/>, Rapport thématique en matière d'attitudes (ESRA) <https://www.vias.be/nl/onderzoek/onze-publicaties/esra2023-thematic-report-nr-6/>, VIAS Institute, Belgique, 2024.

Sécurité des aînés

En 2023, un résident de Québec sur cinq avait 65 ans ou plus et cette proportion passera à un sur quatre d'ici 2030.

Bien que les comportements et les schémas d'accident des piétons aînés soient semblables à ceux des jeunes adultes, les collisions impliquant les personnes âgées entraînent des blessures beaucoup plus graves, même si elles ne sont pas plus fréquentes³. Sans intervention, le nombre de décès pourrait augmenter.

C'est pourquoi la Ville a l'intention d'améliorer la sécurité des aînés, en particulier lorsqu'ils sont piétons, en se fixant un objectif de zéro collision mortelle dans des zones où les rues et les intersections sont les plus fréquentées par ces derniers.

³ Pedestrian Safety and Older New Yorkers, Vision Zero Building a Safer City, New York City, 2022.

Nouvelles cibles

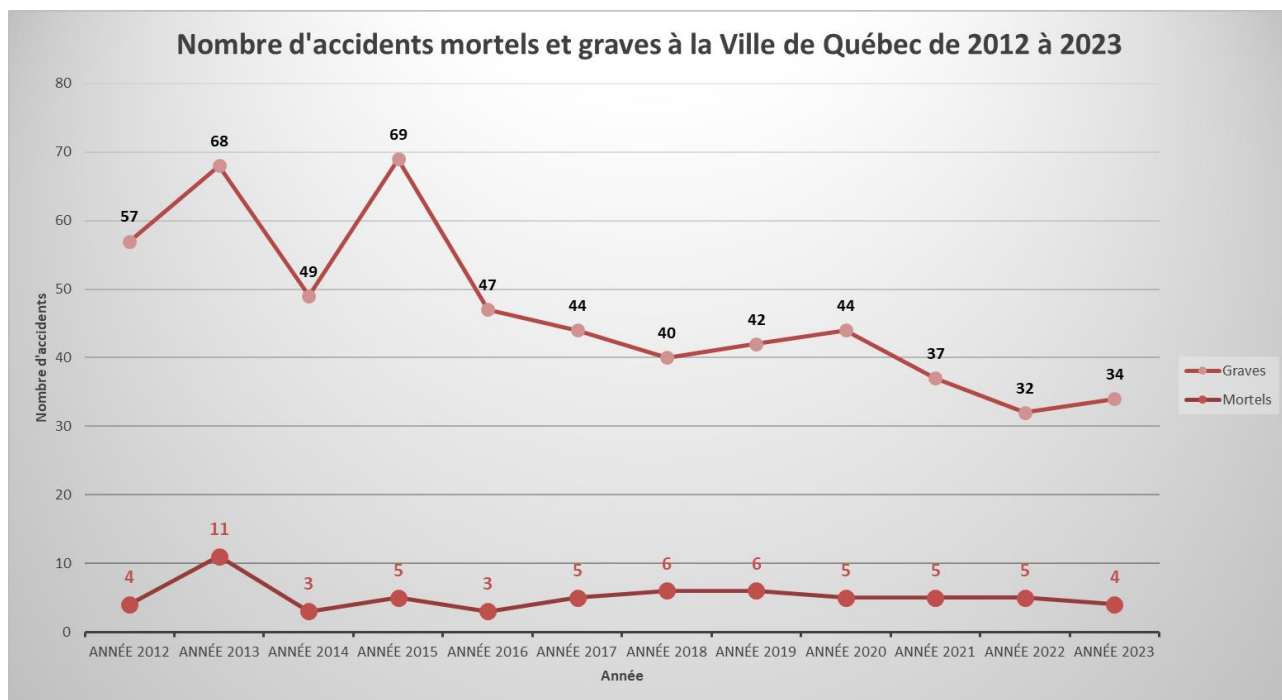
En adoptant la Stratégie de sécurité routière 2020-2024, la Ville visait des cibles ambitieuses et réalistes :

- Aucune 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 et de cyclistes en 2040.

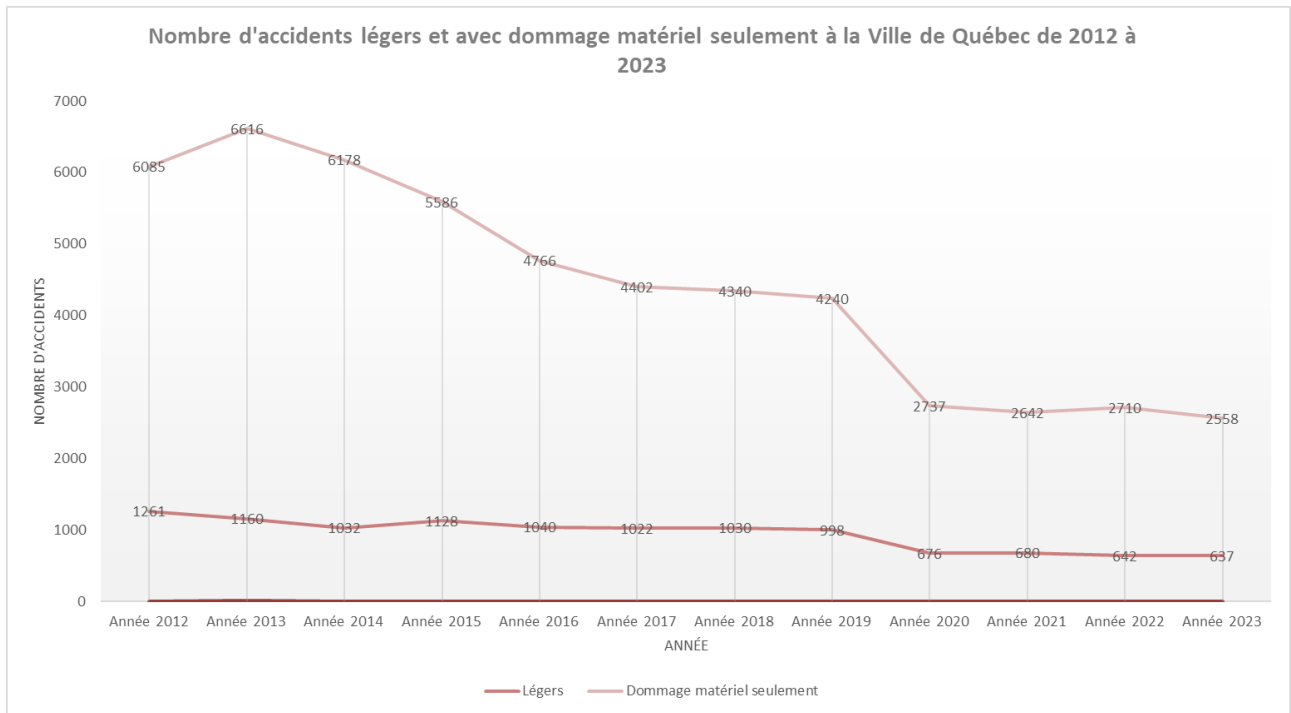
Entre temps, les corridors scolaires des 116 écoles primaires de Québec ont été aménagés ou sont en voie de l'être. Par conséquent la Ville a l'intention de mesurer l'atteinte de sa cible à partir 2025 dans tous les corridors scolaires récemment aménagés.

Par ailleurs, les bilans routiers des années 2020 à 2023 démontrent que les collisions mortelles et graves ont globalement diminué de 34 % par rapport à la période de référence. D'autre part le nombre total de collisions a diminué de 44,8 % entre 2016 et 2023, incluant les collisions avec des dommages matériels seulement⁴.

Accidents sur le réseau routier municipal de la Ville de Québec, 2012-2023



⁴ 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



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 victimes de la route, en particulier les aînés, nous rappelle que les efforts individuels et collectifs doivent être poursuivis.

C'est pourquoi la Ville se lance les nouveaux défis suivants :

Zéro collision mortelle dans les corridors scolaires et les zones pour les aînés

-50 % de collisions mortelles et graves en 2025-2029 par rapport à la période 2020-2024

Zéro décès de piétons et de cyclistes en 2040

Plan d'action 2025-2029

Sécurité des aînés

1. Créer des zones pour les aînés

Le bilan routier 2020-2024 démontre la nécessité de prioriser la sécurité des piétons âgés. C'est pourquoi s'inspirant de la Ville de New York avec ses *Senior Pedestrian Zones*, la Ville de Québec sera l'une des premières villes au Canada à créer des zones pour aînés. Ce projet majeur sera réalisé en trois étapes :

1. Établir les critères d'implantation des zones pour aînés qui s'appuient sur une analyse approfondie des types, des lieux et des raisons des collisions survenues avec des piétons âgés. Cela inclut l'identification des grands générateurs de déplacements comme des secteurs résidentiels reconnus pour être à forte concentration d'aînés et les résidences pour aînés, des routes et des intersections où les piétons âgés blessés et/ou les « presque collisions » sont les plus nombreuses, leurs destinations désirées comme les centres commerciaux et les rues commerciales, les parcs ou les centres communautaires.
2. Répertorier et aménager des zones pour aînés sur le réseau municipal incluant :
 - La poursuite de l'ajustement de la durée de traverses piétonnes aux intersections munies de feux;
 - L'ajout de traverses sécuritaires à des distances raisonnables pour réduire les détours;
 - L'ajout du déclenchement automatique des feux piétons;
 - L'optimisation des feux concourants lorsque possible afin de réduire le temps d'attente des piétons;
 - La construction de nouveaux trottoirs équipés de plaques podotactiles;
 - L'aménagement de refuges dans les routes à voies multiples et l'aménagement d'avancées de trottoirs aux traverses;
 - L'introduction selon les besoins de mesures d'apaisement des virages à gauche aux intersections problématiques;
 - La mise au niveau du trottoir du cheminement des piétons devant les entrées charretières quand la géométrie de la rue le permet;
 - La poursuite d'opérations planifiées de contrôle du respect des traverses;
 - L'ajout de mobilier urbain pour répondre aux besoins de pauses.
3. Prioriser la réparation et l'entretien hivernal des zones pour aînés dans le cadre du programme d'entretien des voies publiques et de la Politique de viabilité hivernale.

Le Département du Transport de la Ville de New York a identifié des zones pour piétons aînés dans lesquelles plusieurs mesures de sécurisation de la route sont installées puis évaluées et répliquées dans les rues et les intersections à risque élevé pour les aînés (pages suivantes).

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%

Senior Pedestrian Zones

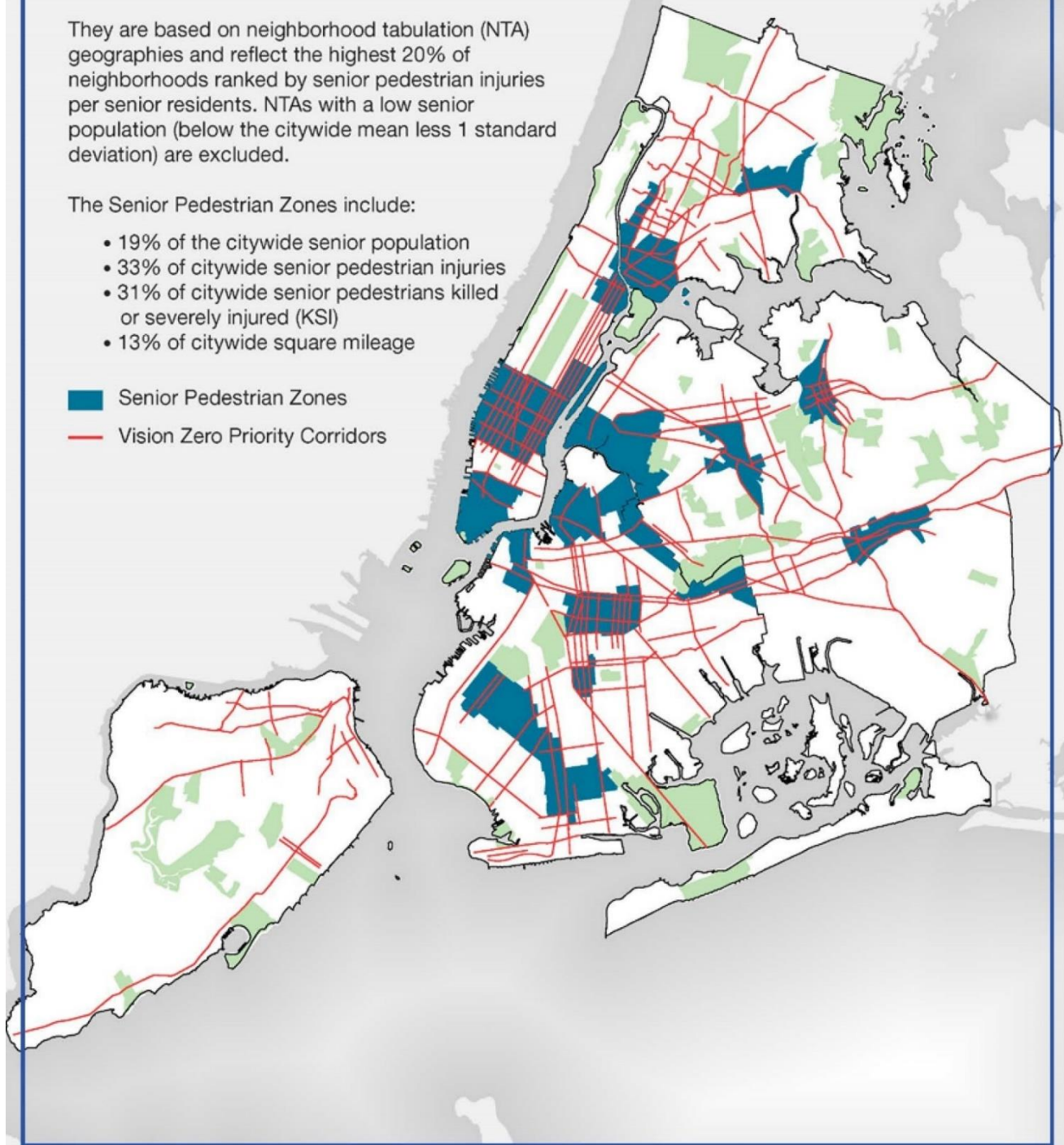
The Senior Pedestrian Zones represent the areas of the city with the highest rate of senior pedestrian injury relative to senior population.

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



Source : *Pedestrian Safety and Older New Yorkers, Vision Zero, City of New York, 2022*

2. Élaborer une stratégie de communication visant la sécurité des aînés

- Faire connaître les zones pour aînés;
- Soutenir les programmes et formations visant à éduquer les personnes âgées sur les pratiques sécuritaires à adopter à pied⁵, à vélo, en tant que qu'usagers de microvéhicules électriques, en transport en commun ou au volant;
- Encourager l'utilisation du transport collectif par les aînés en collaboration avec le RTC.

Sécurité des artères

1. Poursuivre la correction des sites accidentogènes identifiés dans la Stratégie de sécurité routière 2020-2024 et mesurer les améliorations

Les sites identifiés 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. Les sites localisés sur le tracé du futur tramway ont déjà été analysés par le Bureau de projet du tramway et l'aménagement du tramway devrait impliquer un réaménagement complet de la route. Tous les corridors VivaCité projetés feront également l'objet d'un traitement semblable.

2. Prévenir les collisions mortelles ou graves dans les sites à risque

L'accidentologie est la science des accidents et de leurs conséquences corporelles. 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 :

1. L'étude des données historiques de collisions incluant les sites priorisés où les collisions les plus graves et les plus fréquentes risquent de se reproduire;
2. 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 priorisés;
3. L'analyse des presque collisions au moyen de caméras et de l'intelligence artificielle pour prévenir la survenue de collisions graves et mesurer, dans une courte période avant-après, l'effet des mesures de corrections apportées aux sites considérés.

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

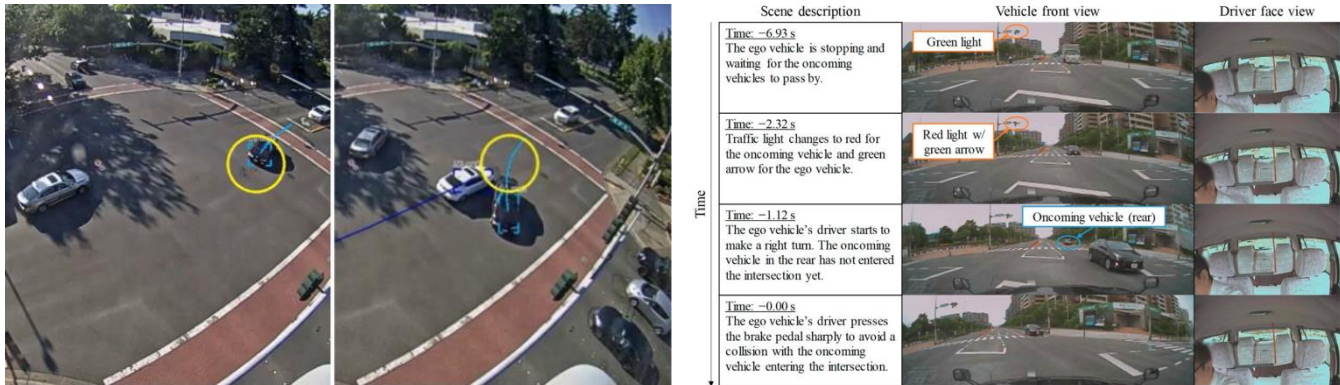
Les autres approches sont plus préventives. Elles permettent d'anticiper l'ajout de mesures de correction avant que les collisions graves surviennent sur tout le réseau routier.

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;

⁵ La SAAQ organise des conférences sur le thème *Au volant de sa santé* où il est notamment question de la sécurité en tant que piéton.

- Analyser les causes, les typologies de collisions, les types d'usagers impliqués dans les collisions selon leur mode de déplacement, leur âge et leur genre pour prévenir le risque, 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 en déplacement sur la route et de presque collisions analysées à l'aide de l'intelligence artificielle

3. Poursuivre l'éducation et la sensibilisation au partage de la route et au respect du Code de sécurité routière

Le changement prend du temps. Il a fallu 40 ans de campagnes de communication pour que 95 % des Québécois bouclent leur ceinture de sécurité en voiture.

Les connaissances du Code de sécurité routière ne sont validées qu'une fois dans la vie d'un détenteur de permis de conduire.

Les statistiques révèlent que les angles morts continuent à être une cause fréquente de collisions mortelles et graves malgré l'ajout de caméras et de lidars sur les véhicules les plus récents.

C'est pourquoi la Ville entend :

- Collaborer à la promotion de la sécurité routière selon la pyramide des vulnérabilités, en impliquant les organismes communautaires reconnus par la Ville et en adaptant les messages selon les besoins spécifiques des publics cibles;
- Poursuivre les actions de sensibilisation aux angles morts des camions et des véhicules utilitaires auprès de tous les usagers de la route en collaboration avec Contrôle Routier Québec⁶;

⁶ www.transportroutier.ca/nouvelles/la-saaq-en-campagne-de-sensibilisation-sur-les-angles-morts-des-vehicules-lourds/

4. Poursuivre les discussions avec le gouvernement du Québec afin d'optimiser l'utilisation du contrôle automatisé sur le réseau routier municipal

La Ville de Québec est à l'origine du projet de coopération 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 et la gravité des collisions et accroître le niveau de sécurité perçue par la population dans la mesure où son cadre de déploiement est adapté au milieu urbain.

La Loi 48 adoptée en mai dernier a permis de revoir le cadre de gouvernance du contrôle automatisé au Québec. La Ville de Québec est toutefois d'avis que des ajustements pourraient être apportés aux modalités de mise en œuvre de la loi afin d'optimiser l'utilisation des équipements de contrôle automatisé.

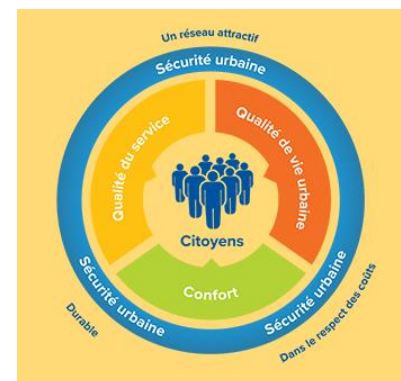
La Ville de Québec souhaite donc poursuivre les discussions avec le ministère des Transports et de la Mobilité durable afin de préciser les critères qui permettent de déterminer où seront déployés les équipements de contrôle automatisé, de convenir du nombre et du type d'appareils qui seront mis à la disposition de la Ville de Québec et de préciser les modalités de gestion des excédents résultant de l'utilisation des équipements de contrôle automatisé.

Vitesse

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

Le nouveau guide sera adopté en 2025. Il encadrera les principes de conception et d'aménagement des rues incluant leur verdissement dans l'emprise publique 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 pour mieux répondre aux besoins des citoyens 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 un guide de détermination des mesures de modération à la vitesse excessive

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

Signaliser en changeant les panneaux de nouvelles limites;

Sensibiliser avec les afficheurs de vitesse mobiles et les campagnes de communication;

Engager les citoyens avec le programme de mobilisation à la sécurité routière;

Contrôler les routes où les écarts de vitesse avec la vitesse permise sont élevés;

Aménager 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 dispendieuse. C'est pourquoi la Ville a besoin d'élaborer son propre 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 quels outils choisir pour quelle route et pourquoi et sera réalisé en cinq étapes :

- Mettre en œuvre un outil de collecte de données massives et de diagnostic des vitesses pratiquées;
- Évaluer l'efficacité du projet pilote de seuils de ralentissement dans les rues résidentielles;
- Définir les critères de mise en œuvre des différentes mesures permanentes de modération de la vitesse tels que 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;
- Réviser le mode de gestion des requêtes sur la vitesse et le communiquer aux citoyens;
- Intégrer le guide de détermination des mesures de modération 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 la mise en œuvre de mesures de modération de la vitesse

Plusieurs interventions ont été réalisées avec la Stratégie 2020-2024, notamment dans le cadre de l'aménagement des corridors scolaires, de la correction des sites accidentogènes et des ajouts de nouveaux trottoirs. Les nouvelles interventions seront réalisées conformément aux critères du nouveau guide de détermination des mesures de modération.

4. Poursuivre les activités de communication et d'engagement citoyen sur le respect des limites de vitesse

Le respect des limites de vitesse est crucial pour réduire le nombre et la gravité des accidents de la route. 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 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 chez tous les usagers de la route.

C'est pourquoi la Ville prévoit :

- Poursuivre les campagnes de communication sur le respect des limites de vitesse;
- Collaborer avec les communications du Service de Police pour sensibiliser les citoyens au respect des limites de vitesse;

- Collaborer avec la SAAQ pour partager certains contenus et campagnes reliés à la vitesse ainsi qu'à la formation des écoliers et des aînés⁷.

Sécurité des écoliers

1. Consolider et étendre les corridors scolaires

L'aménagement des corridors scolaires vise deux objectifs principaux, en premier lieu : sécuriser l'accès aux écoles primaires, peu importe le mode de transport. 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.

Pour que les écoliers se rendent à l'école à pied ou à vélo, cela dépend de deux conditions : le trajet doit être sécuritaire et les parents doivent être assurés que leurs enfants vont adopter un comportement sécuritaire aux passages piétons.

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	1 200 m	1 600 m
Temps de marche	2 minutes 30 s	5 minutes	10 minutes	15 minutes	20 minutes	27 minutes
Nombre de pas	250 pas	500 pas	1 000 pas	1 500 pas	2 000 pas	2 700 pas

La Ville endosse sa responsabilité de sécuriser une plus grande distance de parcours actif vers les écoles primaires en menant les actions suivantes :

- Consolider et sécuriser les déplacements des écoliers dans des corridors scolaires étendus à l'intérieur du périmètre des bassins des écoles primaires, notamment aux intersections majeures situées dans un rayon de 5 minutes ou 500 pas d'écolier ou 300 m de l'entrée des écoles;
- 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;
- Assurer le respect de la limite de vitesse par l'ajout de mesures de modération de la vitesse et 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;
- Appliquer un marquage durable;

⁷ Le programme Axelle et Pitchouf et la formation « Au volant de sa santé » créés par la SAAQ répondent aux clientèles respectives des écoliers et des aînés.

- Organiser des activités de planification et de rétroaction sur les aménagements de corridors scolaires impliquant les conseils d'établissement;
- Assurer un accès sécuritaire à pied et à vélo aux écoles primaires durant les périodes de travaux autour des écoles en collaboration avec les Centres de service scolaire.

Par ailleurs, la Ville intervient également en matière de sécurité routière à proximité des écoles secondaires. Ces interventions consistent à sécuriser des 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 intégrés tels que l'ajout de voies cyclables ou l'aménagement de débarcadères sur rue.

La Ville reste à l'affût de potentielles problématiques d'excès de vitesse dans les zones scolaires et pourra implanter des mesures d'atténuation des vitesses le cas échéant, telles que des seuils de ralentissement.

2. Éduquer à la sécurité routière dès le plus jeune âge

Pour un enfant ou un adolescent, acquérir un comportement sécuritaire à pied, à vélo ou en micro véhicule est une compétence aussi fondamentale que la géographie, l'éducation physique et le vivre-ensemble. Elle s'acquiert vite si elle est bien encadrée. C'est pourquoi la Ville entend :

- Inviter le gouvernement du Québec à intégrer l'apprentissage du Code de sécurité routière, des responsabilités et du partage de la route dans le cursus scolaire des écoles primaires et secondaires en collaboration avec les partenaires communautaires;
- Poursuivre la sensibilisation de tous les usagers de la route à la sécurité dans les zones scolaires, incluant les écoliers, les parents et les conducteurs d'autobus scolaires;
- Soutenir le déploiement des programmes de formation à la marche, au vélo ou aux microvéhicules électriques sécuritaires pour se rendre à l'école⁸.

3. Accompagner les parents au changement

Depuis la pandémie, les habitudes de déplacement des travailleurs ont évolué, le télétravail ayant permis à de nombreux parents d'adopter de nouvelles routines de vie.

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

⁸ La SAAQ a créé l'outil éducatif *Axelle et Pitchouf : en marche!* Visant à sensibiliser en milieu scolaire les enfants de 5 à 8 ans à l'importance d'adopter des comportements sécuritaires lors de leurs déplacements vers l'école et Vélo Québec a créé le programme *Cycliste averti* d'éducation cycliste en milieu scolaire.

- Mettre à jour l'étude des habitudes de déplacement des parents et élèves en collaboration avec les Centres de service scolaire et les écoles privées;
- Inviter les Centres de service scolaire et les écoles privées à promouvoir les plateformes de covoiturage des écoles et les services d'accompagnement des écoliers à l'école à pied et à vélo;
- Rehausser le montant de la subvention accordée dans cadre du programme de mobilisation à la sécurité routière et l'élargir à l'accompagnement au changement.

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 de Québec invite le gouvernement à se doter d'une vision globale de la micromobilité et d'ajuster au besoin de Code de la sécurité routière en partenariat avec les municipalités et les corps de police.

La Ville, à l'instar des autres villes dans le monde, a besoin de bien appréhender le phénomène de la micromobilité motorisée et de 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 et complémentaire au réseau de transport collectif en :

- Collectant et analysant les collisions, les presque collisions, les accidents, les blessures et les hospitalisations des usagers de la micromobilité;
- Redéfinissant les règles municipales du partage de la route et des limites de vitesse avec les nouveaux usagers de la micromobilité dans le réseau cyclable où le Code de sécurité routière ne s'applique pas;
- Poursuivant et accompagnant le développement du service àVélo en partenariat avec Capitale Mobilité;
- Favorisant l'intermodalité de la micromobilité et du transport collectif, comme énoncé dans la Vision de mobilité active de la Ville;
- Intégrant la micromobilité dans son prochain Plan d'action en matière d'accessibilité universelle.



2. Évaluer périodiquement les connaissances du Code de sécurité routière

Les requêtes de citoyens se sont multipliées depuis l'arrivée de nombreux micro véhicules sur les routes municipales. Les nouveaux usagers ne détiennent pas nécessairement de permis de conduire et les détenteurs actuels n'ont pas tous été informés sur les nouvelles règles de sécurité routière depuis qu'ils ont passé leurs examens théoriques et pratiques.

Le principe de prudence envers les usagers les plus vulnérables, adopté en 2018 par le gouvernement du Québec, ne semble pas toujours acquis, notamment par les nouveaux usagers de la micromobilité envers les piétons.

C'est pourquoi la Ville invite le gouvernement à mettre en œuvre un questionnaire d'évaluation continue des connaissances des règles de sécurité routière, d'étendre le questionnaire aux usagers non motorisés et d'évaluer la faisabilité de valider les connaissances des titulaires de permis tout au long de leur vie de conducteur, particulièrement pour ceux dont le dossier de conduite s'avère préoccupant, notamment par le nombre de points d'inaptitude qui y sont inscrits.

3. Poursuivre les interventions visant à éduquer, à sensibiliser et à encadrer le partage de la route

En énonçant qu'aucune mort n'est acceptable, la Vision zéro souligne que le comportement prudent devrait être autant guidé par notre instinct de survie que par notre empathie. Les règles de sécurité routière reposent quant à elles sur deux principes fondamentaux : la prudence et le partage de la route.

Sur la route, les usagers se répartissent en trois grandes catégories : les respectueux, les opportunistes et les téméraires.

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

- Poursuivre les campagnes de communication sur le principe de prudence, la cohabitation, le respect et la bienveillance;
- Adapter sa communication selon les types d'interactions à risque les plus fréquentes et selon les types d'usagers, leurs comportements et leur vulnérabilité.

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 a été 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. Ces dernières 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

Kilométrage de rues				
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 mobile 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 du respect des vitesses permises durant la période 2022-2024. De deux tiers (68,94 %) dont les vitesses étaient inférieures ou égales à la limite en 2022, ils sont près des trois quarts (72,52 %) en 2024.

Jours d'utilisation des afficheurs de vitesse mobile

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

En 2022, à la suite de la révision générale des limites de vitesse, 89 rues principales de quartier ont nécessité une révision de leur limite de vitesse 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 de 2 km/h des vitesses pratiquées et confirmé l'efficacité de l'approche scientifique fondée sur l'approche d'une limite crédible.

En 2023 et 2024, la Ville a mis en œuvre le 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 pour cent des automobilistes y représentait un écart de 15 km/h ou plus que la vitesse prescrite.



Exemple de balise portique à Québec

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, l'aménagement d'intersections surélevées, l'ajout de panneaux de signalisation lumineuse à vitesse variable dans la zone scolaire, de feux pour piétons aux intersections munies de feux ou de nouveaux feux de circulation et finalement l'ajout des panneaux signalant les corridors scolaires.



En septembre et octobre 2023, quatre écoles primaires¹⁰ se sont portées volontaires pour accueillir le projet pilote de « rues-écoles ». Le principe repose sur la fermeture de la rue aux 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 projets démontrent un taux de satisfaction variable selon les écoles. Les parents des écoles où la majorité des enfants marchent déjà pour se rendre en classe sont plus satisfaits que ceux dont les enfants sont principalement conduits en voiture. Tous les répondants

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.

recommandent que l'implantation des rues-écoles ne repose pas sur des bénévoles ni sur le personnel scolaire.

Les journées rue-école ont entraîné une légère augmentation de la marche, du vélo et de la trottinette, mais ces habitudes sont revenues à la normale une fois les journées terminées.



Nouveaux trottoirs

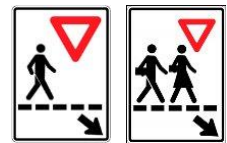
Entre 2020 et 2024, 46 km de nouveaux trottoirs répartis en 152 projets auront été réalisés. Ces réalisations font partie des aménagements réalisés dans les corridors scolaires ou lors du développement du réseau piétonnier.

Nombre de projets de trottoirs réalisés par années

Cibles	2020	2021	2022	2023	2024
Nombre de projets	37	27	34	22	32
Mètres linéaires	11 965	9 314	9 612	6 610	8 485

Passages piétons

En 2024, la mise à niveau de la signalisation des 460 passages piétons sera terminée.



Depuis 2020, 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.



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 à plusieurs organismes, des projets de sensibilisation à la sécurité routière dans leur milieu.

En quatre ans, 142 projets aussi diversifiés que des clips vidéo, des activités terrain sur les angles morts des véhicules lourds, l'affichage de panneaux invitant à réduire la vitesse et plusieurs autres activités ont été réalisés dans les quartiers et par les parents des écoliers.



Exemples de projets réalisés

Sites accidentogènes

En 2020, la Ville a réalisé un *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 140 sites de collision les plus à risque. Plusieurs sites ont été regroupés dans un seul projet à corriger. À la suite de ces regroupements, 32 projets auront été corrigés en 2024.



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 tous les citoyens 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 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 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 sensibilisation, le Bureau est particulièrement mobilisé au niveau de la 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, en plus de faire preuve d'adaptabilité, notamment avec la multiplication des moyens de transport en milieu urbain. [OBJ]

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
Coordinatrice 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 l'entretien des actifs de surface

Yves Garant
Section de la prévention et de la qualité du milieu

Résultats du questionnaire en ligne 2024 sur la sécurité routière

Voir le document de présentation ci-joint.

