

Stratégie de sécurité routière 2025-2029

Mémoire du Conseil de Quartier Sillery

Déposé le
8 octobre 2024

Rédacteur :
Julien Roy

Table des matières

INTRODUCTION3

IDENTIFIER LES PERSONNES À PROTÉGER4

MIEUX PROTÉGER LES USAGERS VULNÉRABLES6

INFRASTRUCTURES SÉCURITAIRES8

COMPORTEMENTS SÉCURITAIRES13

UNE MEILLEURE SÉCURITÉ VERS ET AUTOUR DES ÉCOLES17

ANNEXE 1 : RÉOLUTIONS RÉCENTES DU CONSEIL DE QUARTIER20

ANNEXE 2 : CARTE DU CONSEIL DE QUARTIER DE SILLERY DES RELEVÉS DE VITESSE, 2012-201922

ANNEXE 3 : LETTRE ADRESSÉE AUX CONSEILS DE QUARTIER POUR INITIER LA DÉMARCHE23

Table des figures

Figure 1 Pyramides Piétons et Personnes à mobilité réduite.5

Figure 2 Tolérance humaine à la force physique.6

Table des photos

Photo 1 Saillie de trottoir virtuel avec délinéateurs.9

Table des cartes

Carte 2 Relevés de vitesse, 2012-2019**Erreur ! Signet non défini.**

INTRODUCTION

Dans le cadre de la mise à jour de sa Stratégie de Sécurité routière 2025-2029 (Stratégie 25-29), la ville de Québec mène une consultation auprès des écoles et des conseils de quartiers de son territoire pour connaître leurs opinions à propos de 3 questions spécifiques, mais qui laissent place à beaucoup de possibilités de réponses détaillées

Voici les prémisses et les questions posées par la ville :

Le partage de la route et la perte des capacités perceptives ont été identifiés par la Ville comme deux nouveaux enjeux à traiter en priorité.

1. Êtes-vous d'accord ?
2. Avez-vous relevé d'autres enjeux ?

Débarquer en auto, se rendre à pied ou à vélo à l'école continue à être perçues comme dangereux.

3. Selon vous, quelle solution collective serait sécuritaire pour tous autour des écoles?

Le conseil de quartier Sillery proposera quelques pistes de solutions et recommandations qui sauront répondre aux questions de la ville de Québec en 3 axes :

1. Identifier les personnes à protéger
2. Mieux protéger les usagers vulnérables
3. Une meilleure sécurité vers et autour des écoles

Puis, en annexe 1, un rappel des principales résolutions en matière de sécurité routière adoptées depuis la mise en place de la Stratégie de Sécurité routière 2020-2024 (Stratégie 20-24)

IDENTIFIER LES PERSONNES À PROTÉGER

La ville de Québec, dans sa lettre de demande de consultation, présente les usagers de la route de 70 ans et plus comme étant exposée à un risque accru d'accident (*sic*) par km parcouru, mais ne détaille pas s'il s'agit de collisions causées ou subies par les personnes âgées.

Bien que les membres du conseil de quartier Sillery sont majoritairement en accord que les pertes de capacités perceptives constituent un enjeu de sécuritaire routière¹, le vieillissement n'est pas le seul facteur contribuant à des capacités perceptives sous la normale et on ne peut supposer que des capacités perceptives inférieures soient la cause de collisions.

En effet, selon la Société d'assurance automobile du Québec (SAAQ)², les conducteurs âgés de 65 ans ou plus ont un taux d'accidents avec dommages corporels inférieur, en proportion, à celui de l'ensemble des titulaires de permis de conduire. Aussi, les conducteurs de 65 ans ou plus sont proportionnellement moins impliqués dans les accidents de la route que les conducteurs de 16 à 24 ans.

Selon une analyse des accidents et victimes de la route pour la période 2016-2018³, la principale cause des accidents de la route (mortels ou corporels, pour tous les groupes d'âge) est la distraction. Les conducteurs âgés, entre 24 à 54 ans, ont le plus haut taux d'accidents corporels causés par la distraction. Pour l'ensemble des usagers, ces accidents ont lieu en milieu urbain (73.6 %), en intersection (47.4 %), le soir (39.2 %), et entre les intersections (27,8 %).

Si la ville de Québec considère que les détenteurs de permis de conduire devraient être réévalués périodiquement et donc possiblement perdre leur permis de conduire en cas de trop grande perte de capacités perceptives⁴, il faudrait alors tenir compte que toutes ces personnes qui ne se déplaceraient plus en voiture deviendraient alors des usagers potentiels des transports actifs ou collectifs.

Les efforts pour sécuriser ces nouveaux usagers vulnérables de manière systémique devraient alors être encore plus grands que par le passé tant en aménagement du territoire qu'en communication si on ne souhaite pas accroître le déficit de mobilité chez les personnes sans permis de conduire.⁵

1 Annexe 2 : Sondage CQS Sécurité routière 2025-2029 Résultats

2 Conducteurs aînés – Le saviez-vous ?

<https://saaq.gouv.qc.ca/securite-routiere/clienteles/aines/saviez-vous>

3 Portrait global en sécurité routière, Analyse des accidents et victimes de la route

<https://saaq.gouv.qc.ca/blob/saaq/documents/publications/espace-recherche/portrait-global-securite-routiere-analyse-accidents-victimes-route.pdf>

4 L'évaluation de la capacité des conducteurs à conduire relève de la SAAQ, alors on ne s'attend pas à voir des mesures de cette nature dans la Stratégie de sécurité routière de la ville.

5 <https://transportsviables.org/visions/droit-a-la-mobilite>

En rappel, la pyramide de la mobilité place les transports actifs au sommet des priorités en aménagement routier et ce peu importe le niveau d'habileté des usagers⁶. Les personnes âgées ayant une incapacité sont déjà considérées comme personnes à mobilité réduite.

Figure 1 Pyramides Piétons et Personnes à mobilité réduite.



Dans les circonstances où les aménagements priorisant la fluidité et la sécurité des déplacements actifs sont encore très peu présents sur le territoire de la ville de Québec, il nous apparaît plutôt prioritaire de déployer plus rapidement des infrastructures protégeant tous les usagers plus vulnérables des usagers plus dangereux au lieu de concentrer les efforts sur une portion de la population qui ne semble pas causer plus de collisions que la normale.

Ainsi, nous croyons que des efforts pour favoriser l'accessibilité universelle à un maximum d'endroits préviendront plus de blessures graves ou décès prématurés chez les personnes de 70 ans que des efforts pour réduire leur présence au volant des voitures, Ainsi ils auront pour effet d'améliorer la sécurité pour tous les usagers vulnérables plutôt qu'une seule catégorie.

Donc, selon nous, il n'y a pas lieu de modifier les cibles principales de la Stratégie 20-24 soit les piétons et les cyclistes qui incluent, notamment, mais pas exclusivement, les enfants, les parents avec poussette, les personnes avec un handicap, les personnes âgées et les usagers de trottinette, planche à roulettes, patins à roulettes ou véhicule de micromobilité à basse vitesse.

⁶https://x.com/M_Chassignet/status/1395646117514252289/photo/1

MIEUX PROTÉGER LES USAGERS VULNÉRABLES

Selon l'approche Vision Zéro dont s'est inspirée la ville de Québec pour la conception de sa Stratégie 20-24, il est prévu que les usagers de la route ne peuvent être parfaits en tout moment et c'est pourquoi il faut un système complet qui assurera au maximum la sécurité de tous ses usagers. Dans cette optique, il est bon de rappeler les principales parties d'un réseau de transport sûr⁷ :

- Infrastructures sécuritaires
- Comportements sécuritaires
- Véhicules sécuritaires

Figure 2 Tolérance humaine à la force physique.

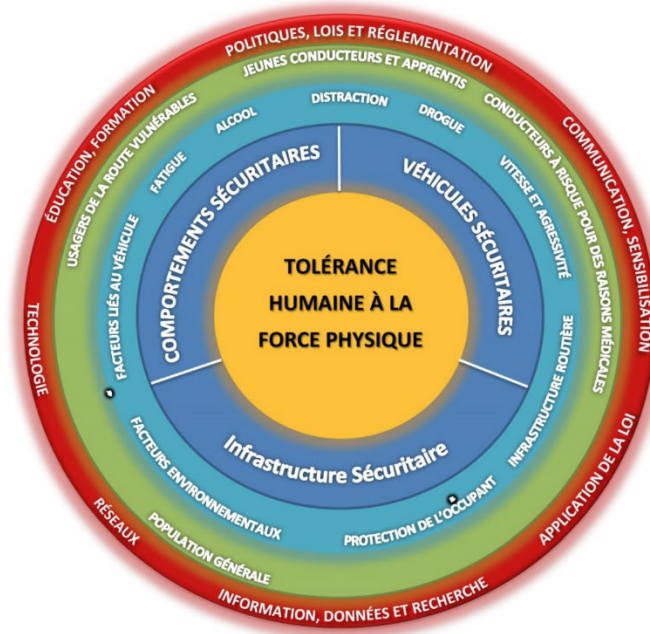


Figure 1.1. Source : Le diagramme ci-dessus est la version canadienne d'un diagramme tiré du *Rapport de situation sur la sécurité routière dans le monde* de l'OMS en 2009, lui-même adapté à partir d'une étude commandée par le gouvernement de l'Australie-Occidentale.

La ville de Québec en tant que gouvernement municipal n'a pas la possibilité de mettre en œuvre des actions dans toutes les parties du système. Toutefois, elle est la principale décideuse de tout ce qui touche les infrastructures sécuritaires sur son territoire, et elle a un niveau d'influence notable pour tout ce qui touche les comportements sécuritaires à travers des campagnes de sensibilisation. De plus, elle a le pouvoir de mettre en application les lois à travers son service de police municipale, ce qui exerce aussi une influence sur les comportements sécuritaires.

⁷<https://www.cmmta.ca/web/road-safety-strategy/files/public/docs/RSS-2025-Report-January-2016-French-with-cover.pdf>

La première action que la ville de Québec devrait prendre pour donner le ton et chapeauter sa Stratégie 25-29 serait de cesser de simplement s'inspirer de Vision Zéro et de vraiment adhérer à la Vision Zéro comme l'ont déjà fait d'autres villes au Canada et la Sureté de Québec.⁸

⁸ <https://parachute.ca/fr/programme/vision-zero-fr/cartographie-vision-zero/#!adopté-locations>

INFRASTRUCTURES SÉCURITAIRES

Les infrastructures sécuritaires sont la partie du système dans laquelle la ville de Québec peut avoir le plus de contrôle et d'influence. Pour cette raison, nous croyons que la majorité des actions et du budget de la Stratégie 25-29 devrait se concentrer sur les infrastructures sécuritaires.

Dans une ville de Québec avec une population et un territoire développé toujours en croissance, il devient difficile d'effectuer une surveillance adéquate pour intervenir en cas de comportements non sécuritaires. Les budgets de surveillance doivent être pris en compte, mais, aussi, simplement le nombre de personnes formées disponibles pour ce type de tâche de surveillance routière. De plus, le manque de surveillance routière et, par conséquent, de malus pour les personnes contrevenantes crée une spirale descendante de mauvais comportements puisque les usagers de la route apprennent quels comportements ne sont pas à risque d'être sanctionnés.

En mettant en place des infrastructures sécuritaires et favorisant les déplacements actifs, les besoins en surveillance diminueront grandement puisque les infrastructures accompagnées de réglementation adéquate forceront les comportements sécuritaires pour la grande majorité des usagers de la route. De nombreux exemples positifs ont déjà été mis en place à travers le territoire de la ville de Québec, mais ils restent minoritaires, ce qui donne, pour l'instant, l'impression que les comportements doivent être modifiés seulement dans les rues où les infrastructures sécuritaires ont été mises en place.

1. Guide de conception géométrique des rues :

Première étape de la mise en place d'infrastructure sécuritaire, la conception doit être basée sur les meilleures pratiques pour la sécurité de tous les usagers de la route, toujours en priorisant les usagers vulnérables. Avec une dernière publication de son guide de conception géométrique des rues en 2007, la ville de Québec est en retard sur les méthodes de conception des rues utilisées par de nombreuses villes dans le monde. De plus, la Stratégie 20-24 promettait une mise à jour du guide en avouant qu'il n'était déjà plus à jour avec l'approche systémique maintenant utilisée par la ville :

« Le guide de conception géométrique n'est plus à jour, car il ne tient pas compte de ces nouvelles perspectives. Il sera révisé afin d'atteindre les objectifs énoncés par la Table »⁹

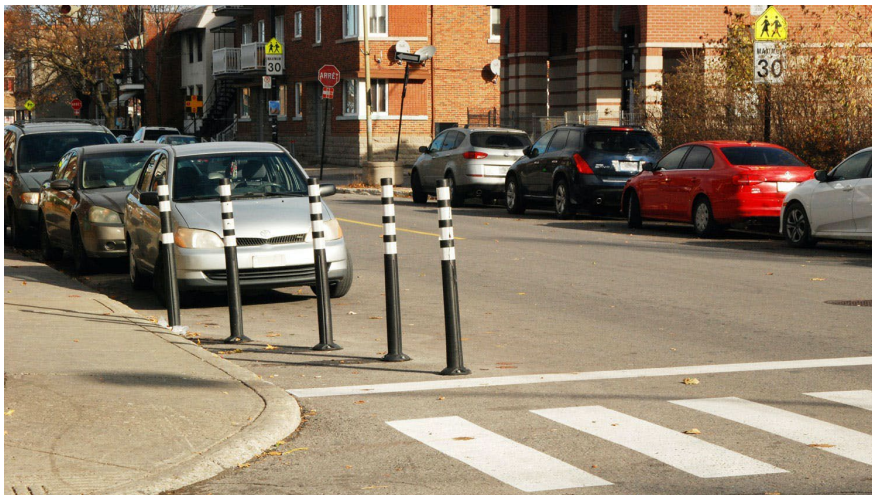
Puisque cet objectif n'est pas en voie d'être atteint avant la fin 2024, il est proposé que la mise à jour du Guide de conception géométrique des rues soit positionnée comme objectif prioritaire à réaliser lors de la première année de la future Stratégie 25-29.

La nouvelle version du guide devrait bien sûr tenir compte des meilleures pratiques récentes, mais aussi permettre dans sa structure les mises à jour incrémentielles afin de ne pas retarder la mise à niveau du guide au fur et à mesure que la ville désire l'améliorer. Une mise à jour partielle du guide tous les trois ans nous apparaît comme le minimum à privilégier.

⁹ <https://www.ville.quebec.qc.ca/apropos/planification-orientations/transport/securite-routiere/docs/strategie-de-securite-routiere-2020-2024.pdf>

La nouvelle version du guide devrait intégrer des éléments temporaires à déploiement rapide lors de signalement des citoyens comme la saillie de trottoir virtuelle à l'aide de délinéateurs souples¹⁰ :

Photo 1 Saillie de trottoir virtuel avec délinéateurs.



Il va de soi que la version la plus à jour du guide devrait être disponible rapidement et gratuitement pour les citoyens et un addenda destiné aux usagers de la route pour expliquer les bons comportements en présence des nouveaux aménagements pourrait aussi être publié sous forme de court dépliant.

2. Déploiement des infrastructures sécuritaires :

Au cours de la précédente Stratégie de sécurité routière 2020-2024, « ... la Ville de Québec investira plus de 55 M\$ en cinq ans dans des aménagements et des mesures visant à augmenter la sécurité des usagers de la route... » ce qui prévoyait la mise en place de zones scolaires auprès de 115 écoles sur cinq ans. Or, il nous apparaît que pour plusieurs raisons tous ces projets n'ont pas encore été réalisés comme c'est le cas de l'école Saint-Michel à Sillery. Cela nous laisse présager que les interventions dans les zones accidentogènes n'ont pas été non plus à la hauteur des prévisions de la Stratégie 2020-2024.

Étant donné la nature délicate de la sécurité routière qui affecte la vie des citoyens de manière majeure et potentiellement permanente, il nous apparaît prudent de ne pas réaffecter les budgets de la Stratégie 2020-2024 à d'autres postes. Il faudrait plutôt les réaffecter à la nouvelle Stratégie 2025-2029 pour venir bonifier les budgets en plus d'ajouter de l'argent frais prévu aux budgets annuels de la ville. Cela est en accord avec notre proposition d'accélérer le déploiement d'infrastructures sécuritaires.

La priorisation faite par la ville des déploiements d'infrastructures sécuritaires dans les zones scolaires et accidentogènes nous semble juste et à répéter pour la prochaine Stratégie 2025-2029.

Comme troisième axe de priorisation, la ville pourrait sécuriser les lieux en fonctions du nombre de déplacements sur les artères tout en répartissant les interventions dans les différents quartiers de

¹⁰ https://www.realisonsmtl.ca/apaisement_centre_vsp/widgets/151503/photos/33229

manière aussi équitable que possible. Cela aura pour effet évident de mieux sécuriser tous les citoyens, mais aussi d'habituer les usagers de la route de tous les secteurs aux nouveaux aménagements et rappeler que ce ne sont pas seulement certaines rues ou secteurs qui sont importants.

Un nombre minimal d'interventions par quartier par année devrait être fixé dans le cadre de la Stratégie 25-29.

3. Choix des infrastructures sécuritaires

À ce point-ci, il nous semble évident que la ville connaît déjà les meilleurs choix lorsqu'il s'agit de prioriser la sécurité des usagers le plus vulnérables de la route, mais ne semble pas toujours mettre en pratique cette priorisation lors de l'aménagement d'infrastructures routières dans le cadre de la réfection ou même de la construction de nouvelles rues.

Les aménagements physiques sont le meilleur moyen de prévenir les collisions avec blessure grave ou mortelle, mais dans ses propositions d'aménagement, la ville se concentre principalement sur de la signalisation ou des aménagements visuels ce qui se rapproche plus de la campagne de sensibilisation qu'à des contraintes physiques.

En exemple notoire dans notre quartier, les aménagements proposés autour de l'école Saint-Michel de Sillery, dont la réalisation était prévue en 2022¹¹, consistaient essentiellement en l'aménagement d'un débarcadère rue Sheppard en acquérant une bande de terrain pour faciliter les déplacements en voiture et le stationnement de celles-ci sur le territoire de la ville et de 4 panneaux lumineux¹² et donc aucune intervention géométrique pour réduire la vitesse alors que les données de captation de vitesses démontrent que la vitesse maximale de 30 km/h n'est pas respectée par la majorité des véhicules routiers.

Les membres du conseil de quartier Sillery sont d'avis que les zones scolaires ne sont pas sécuritaires actuellement et seulement les pistes cyclables séparées physiquement, les dos d'âne conventionnels (courts) et les zones scolaires sans voitures sont perçus comme sécuritaires de manière unanime¹³. Ce sont toutefois des aménagements peu présents dans les rues de Québec et, à notre connaissance, la ville se concentre à proposer des alternatives moins sécuritaires comme les bandes cyclables non protégées, des seuils de ralentissement ou des panneaux lumineux rappelant la réglementation en zone scolaire.

Ainsi, nous croyons que la ville devrait inclure dans sa Stratégie 25-29 seulement les aménagements physiques durs qui protègent les usagers vulnérables ou obligent un ralentissement de la vitesse comme solution permanente à la conception de rue et permettre les aménagements mous comme le marquage au sol et les délinéateurs souples seulement pour des applications temporaires à déploiement

11 <https://www.ville.quebec.qc.ca/citoyens/participation-citoyenne/activites/fiche.aspx?IdProjet=283>

12 <https://app-acsitevdq-p-cc-01.azurewebsites.net/fichiers/1bcbdd9e-f73f-40fd-ac83-6896169d2f96>

13 Annexe 1 : Sondage CQS Sécurité routière 2025-2029 Résultats

rapide, mais en incluant et annonçant publiquement une durée maximale avant la mise en place d'aménagements permanents durs.

Bien que les dos d'âne courts soient réputés ne pas avoir leur place sur la voie publique, nous croyons qu'ils sont pertinents à certains endroits spécifiques où le ralentissement à des vitesses très basses est prioritaire comme l'entrée des zones scolaires et l'entrée des rues partagées.

4. Infrastructures sécuritaires et services publics

Pour offrir une Stratégie 25-29 complète, la ville de Québec doit mettre en place des réglementations qui priorise la sécurité routière au-dessus des autres besoins en services publics puisque l'inconvenance de certains enjeux ne doit pas être un frein à l'obtention d'un système complet sécuritaire. Dans les dernières années, les exemples sont nombreux à Québec de projets d'amélioration de la sécurité qui n'ont pas été réalisés, réalisés avec des reculs pour la sécurité ou même refusés d'entrer en phase de conception pour des enjeux externes à la sécurité routière.

Voici quelques exemples négatifs qui nous ont été présentés par la ville récemment :

- La piste cyclable surélevée sur la rue Lockwell a été retirée pour éviter d'entreprendre le processus de déplacement des poteaux d'utilité publique sur l'emprise de la ville;
- Les trottoirs de l'avenue Chanoine-Morel ne sont pas déneigés à certains endroits puisqu'il y a des poteaux d'utilité publique en plein milieu;
- Les dos d'âne traditionnels courts ne sont pas mis en place par la ville parce qu'ils ralentiraient trop les services d'urgence et on propose à la place des seuils de ralentissement qui ne ralentissent plus les véhicules d'urgence et par le fait même ne ralentissent plus vraiment les autres véhicules routiers.
« Selon les données recueillies au Québec et les études consultées, pour les dos d'âne allongés d'une hauteur d'environ 80 mm, le centile 85 des vitesses est de 30 à 35 km/h lorsqu'il n'y a pas de plateau (longueur d'environ 4 m) et peut atteindre 50 km/h lorsqu'il y en a un (longueur d'environ 7 m). »¹⁴;
- Au lieu de permettre les passages piétons surélevés, on nous propose des intersections surélevées avec une pente beaucoup plus douce encore une fois avec la prémisses de ne pas trop réduire la vitesse des véhicules d'urgence;
- On ne veut pas planifier une piste cyclable sur Grande-Allé puisque l'emprise ne permettrait pas de garder des voies de 4 mètres de large pour le passage de la lame des déneigeuses;
- Les saillies de trottoirs ne sont pas possibles à plusieurs intersections parce que les camions de pompier ne peuvent tourner les coins assez facilement.

Si la ville désire réellement atteindre ses objectifs en sécurité routière, le paradigme doit changer et ce sont les équipements d'utilité publique qui doivent commencer à s'adapter aux infrastructures sécuritaires et non plus le contraire. Cela impliquera, notamment, pour la ville de revoir son processus

14 <http://www.bv.transports.gouv.qc.ca/mono/1080079.pdf> page 5

d'approvisionnement en véhicules de service pour utiliser des modèles déjà présents ailleurs qu'en Amérique du Nord, de mieux répartir ses services de premiers répondants sur l'ensemble du territoire et planifier en amont une restructuration du positionnement des poteaux d'utilité publique sur l'ensemble de son territoire et ces objectifs devraient être inscrites dans la Stratégie 25-29.

COMPORTEMENTS SÉCURITAIRES

Pour favoriser les comportements sécuritaires, de nombreuses approches sont possibles et dans le cadre de la Stratégie 20-24 la ville semble avoir privilégié les communications sur la route, les communications dans les médias puis quelques actions de communications ciblées envers ses employées et les parents d'élèves et des interventions ciblées par les policiers du nouveau bureau de la sécurité routière.

Force est de constater que la Stratégie 20-24 n'a pas donné les effets escomptés puisque les comportements dangereux sont toujours présents à proximité des écoles et que le maire Marchand nous communiquait récemment cet aveu d'échec au sujet de la sécurité routière à proximité de l'école des Berges : « On en a fait beaucoup. Maintenant, selon l'évaluation qu'en font nos brigadiers, si ça ne change pas les habitudes, il va falloir ajouter de la répression. » Il précise qu'en termes d'aménagements, « on est au maximum de ce qu'on pouvait faire ». ¹⁵

La répression traditionnelle pourtant elle aussi déjà prévue dans la Stratégie 20-24 atteinte rapidement ses limites puisque seulement 18 agents sont affectés au bureau de la sécurité routière et les demandes de la ville de Québec alors qu'il y a 115 écoles primaires à surveiller quotidiennement en plus des artères majeures et de la proximité des autres établissements d'éducation qui mobilisent beaucoup de déplacements actifs. Même en faisant preuve d'une grande volonté, les agents ne peuvent régler tous les comportements dangereux avec un si petit nombre d'effectifs dans leur équipe.

La communication dans les médias a plutôt réussi à attirer l'attention de la mauvaise façon en offrant une campagne de blâme de la victime qui déresponsabilise les automobilistes et ne tient pas compte du principe de prudence intégré au Code de la route depuis 2018. ¹⁶

Nous croyons que les comportements sécuritaires sont une partie importante du système, mais la ville de Québec doit réviser ses pratiques pour la Stratégie 25-29.

1. Politiques, lois et réglementation :

Les restrictions au camionnage devraient être mises en place dans tous les secteurs résidentiels et scolaires, mais surtout la mise en application de ces règles devrait faire l'objet de plus d'attention. Une réglementation concernant un maximum de poids total autorisé en charge des camions lourds et une réglementation quant au champ de visibilité du conducteur de camion (nez plat) serait bénéfique pour la sécurité routière et pourrait aider à diminuer les dépenses en travaux de voirie de la ville.

Comme le demandent de nombreux organismes dont la Table de concertation vélo des conseils de quartier de la ville de Québec, la mise en application de l'arrêt Idaho devrait faire partie des changements demandés par la ville de Québec au ministère des Transports et de la Mobilité durable lors de prochaine

15 <https://www.journaldequebec.com/2024/09/17/ecole-des-berges--marchand-trouve-inacceptable-la-vitesse-excessive>

16 <https://ici.radio-canada.ca/nouvelle/2107327/ville-quebec-campagne-ete-pietons-cyclistes>

mise à jour du Code de la sécurité routière. D'ici là, la ville de Québec peut appliquer une tolérance officielle à cette technique qui est déjà considérée sécuritaire par plusieurs législations dans le monde.¹⁷ L'approche française du panneau M12¹⁸ nous apparaît aussi une méthode pertinente et sécuritaire, mais qui demande plus de travail en amont pour identifier les comportements permis à chaque feu de circulation et du budget pour de la signalisation supplémentaire à chaque intersection.

Avec la croissance démographique de la ville de Québec et sa région métropolitaine, le volume de circulation est en hausse constante et il y a lieu de mettre à jour certaines pratiques qui datent depuis plus de 20 ans. En effet, depuis la légalisation en 2003 du virage à droite au feu rouge la circulation dans la ville de Québec a beaucoup changée, mais aussi le volume et le poids moyen des véhicules sur la route¹⁹ et il nous apparaît important de réviser la position de la ville de Québec sur le virage à droite au feu rouge et à l'instar de l'île de Montréal, comme recommandé par Piétons Québec²⁰, interdire complètement le virage à droite au feu rouge sur le territoire de la ville de Québec. La signalisation actuelle n'est pas suffisamment respectée par les automobilistes soit par manque de visibilité ou soit par manque de bonne volonté des conducteurs. Si la Ville prend au sérieux l'approche systémique de sécurité routière la permission de virage à droite au feu rouge n'a pas sa place sur son territoire.

La fluidité des déplacements à pied est déjà reconnue comme un enjeu freinant le transfert modal de déplacements de moins d'un kilomètre vers la marche. La modification des phases piétonnes des feux de circulation pourrait grandement améliorer la qualité et la perception de sécurité des déplacements piétons et c'est pourquoi nous croyons que la ville devrait mettre en place des phases de feux piétons protégées concourantes aux feux de circulation et en même temps allonger la durée de la période protégée afin de s'assurer que les personnes à mobilité réduite, en particulier les aînées, aient suffisamment de temps pour traverser complètement avant que les automobilistes soient autorisés à croiser la traverse piétonne.

La tolérance à la vitesse doit cesser. Il est de notoriété populaire que tant les radars photo que les policiers utilisant un radar offrent une tolérance aux automobilistes quant à la vitesse maximale permise avant de leur donner une contravention pour vitesse excessive bien que la loi soit claire. Nous demandons à la ville de Québec de faire cesser les politiques officieuses de tolérance au dépassement des vitesses maximales permises et croyons qu'à long terme ce simple changement pourrait avoir plus d'effet positif sur la sécurité routière que beaucoup d'autres actions de la Stratégie 25-29.

La ville de Québec devrait mettre en place une politique de fermeture des routes à la circulation motorisée en cas de conditions météorologiques nuisibles après une analyse des meilleures pratiques dans ces situations. On peut penser entre autres aux averses de plus de 50 mm de pluie ou 50 cm de neige qui réduisent grandement la visibilité et l'adhérence à la chaussée. L'interdiction de circulation des

17 https://fr.wikipedia.org/wiki/Stop_Idaho

18 <https://www.lyoncapitale.fr/actualite/lyon-que-signifie-le-panneau-sous-les-feux-rouges-avec-velo-et-fleches>

19 <https://www.journaldemontreal.com/2020/08/10/de-plus-en-plus-lourds-et-de-moins-en-moins-economiques>

20 <https://www.pietons.quebec/outils/2021/apaiser-circulation-securiser-les-intersections-nos-milieux-vie>

véhicules non essentiels pourrait améliorer les vitesses d'intervention des véhicules d'urgences en plus de permettre aux véhicules de services de remettre en bon état plus rapidement la chaussée.²¹

2. Contrôle

Les radars photo semblent un bon modèle à répandre sur le territoire pourvu qu'ils soient calibrés pour s'activer dès qu'un véhicule dépasse la vitesse permise. D'autres modes d'automatisation des émissions de contraventions pour infractions routières pourraient être mis en place par la ville de Québec, notamment pour le non-respect des feux rouges.

De l'aveu même de la Stratégie 20-24 « Toutes ces données nous mènent vers un constat. Les mesures traditionnelles de contrôle, d'aménagement et de sensibilisation mises en place par la Ville et ses partenaires ne suffisent plus. Elles n'arrivent plus à faire diminuer le nombre d'accidents graves et mortels, en particulier chez les usagers les plus vulnérables de la route, les piétons et les cyclistes. »²²

Une mesure de contrôle non traditionnelle est la mise en place d'équipe mobilité qui prend en charge des infractions réglementaires qui sont un frein à la mobilité active telle que les automobilistes stationnés sur un trottoir ou des infractions mineures qui sont une nuisance comme un voisin qui laisse tourner le moteur de sa voiture plus de quelques secondes. Ces équipes font généralement partie du service de police local, mais n'ont pas besoin du même niveau de formation et d'équipement qu'un agent de la paix. En exemple, les villes de Montréal et Toronto ont déjà implanté avec succès des équipes mobilité qui permettent de mieux contrôler les aménagements routiers et faire la promotion de bons comportements²³ tout en libérant des policiers pour des interventions plus difficiles.

3. Communications

Les communications médias de la Stratégie 25-29 ne devraient pas répéter les erreurs de la Stratégie 20-24 et toute campagne de diffusion d'information à l'externe comme à l'interne de l'organisation de la ville de Québec devraient prendre en compte le principe de prudence inscrit au code de la sécurité routière depuis 2018, tenir compte de la pyramide de la vulnérabilité et cibler les comportements non sécuritaires qui ont une incidence statistique sur les blessures graves ou mortalités des usagers de la route soit

Les campagnes de communications devraient être coordonnées par un organisme à but non lucratif œuvrant en sécurité routière ou à tout le moins obliger l'intégration d'un spécialiste du domaine dans l'équipe responsable de la conception des campagnes de communication.

Bien que les campagnes de communications incitant aux comportements sécuritaires soient toujours pertinentes et qu'il est reconnu que la communication doit se faire en continu pour éviter une hausse des comportements non sécuritaires, il nous paraît aussi louable de prévoir des campagnes de

21 <https://www.virgule.lu/international/la-neige-transforme-new-york-en-ville-fantome/162221.html>

22 <https://www.ville.quebec.qc.ca/apropos/planification-orientations/transport/securite-routiere/docs/strategie-de-securite-routiere-2020-2024.pdf> page 9

23 https://x.com/tps_bikehart

communication incitant au transfert modal vers les transports actifs puisque la réduction du nombre de véhicules dangereux sur les routes à un impact tout autant significatif sur la sécurité des usagers vulnérables que l'amélioration des comportements.

Afin d'éviter de la confusion quant aux comportements, aux aménagements et à leurs fonctions, la ville devrait porter une attention particulière au vocabulaire utilisé dans ses communications sur la sécurité routière. Voici deux mauvais exemples fréquents :

-Utiliser le terme accident au lieu du terme collision :

*Selon Vision Zéro les collisions graves et mortelles ne sont plus de banals accidents.*²⁴

-Utiliser le terme bollard au lieu du terme délinéateur :

*Un délinéateur est un marqueur visuel qui n'offre pas de protection et un bollard est une borne de béton, de métal ou de bois servant à empêcher l'accès.*²⁵

La ville a aussi un rôle de leader à jouer en montrant l'exemple pour venir renforcer ses positions prises dans sa Stratégie 25-29 et ses communications.

Ainsi, nous croyons que la ville devrait limiter autant que possible l'acquisition de camion léger, VUS et autres véhicules à dangerosité élevée pour les usagers vulnérables. Les camions et équipements spécialisés de la ville devraient avoir le nez plat lorsque possible et munis de miroirs antévisseurs.

Des abonnements au RTC incluant son service *à Vélo* devraient être fournis gratuitement aux employés de la ville et l'achat de véhicule du type "voiture électrique sans permis"²⁶ devrait être envisagé pour les déplacements ne nécessitant pas le transport d'équipement lourd, par exemple, comme pour ceux des agents de stationnement comme deuxième alternative au vélo.

24 <https://www.pietons.quebec/outils/2021/decouvrir-lapproche-vision-zero-deces-blesses-graves>

25 https://www.ville.quebec.qc.ca/gens_affaires/implantation-projets-immobiliers/projets-residentiels/docs/terrain_guide_conception_geometrique_rues.pdf page 8

26 <https://www.mobiliteplus-transport.fr/top-voitures-electriques-sans-permis/>

UNE MEILLEURE SÉCURITÉ VERS ET AUTOUR DES ÉCOLES

Chaque école offre un contexte particulier où quelques centaines d'enfants encore en apprentissage des comportements sécuritaires et en développement de leurs capacités motrices se rendent tous les jours de la semaine au même moment au même endroit pour repartir presque tous ensemble au même moment du même endroit à la fin de la journée.

Ce contexte sera formateur dans les expériences et la perception qu'ont les enfants du système de réseau routier. Si dès l'enfance ils apprennent à craindre les déplacements actifs par risque trop élevé de collision avec des véhicules, c'est la façon de penser qu'ils répéteront probablement toute leur vie.

À l'opposé, heureusement, si l'enfant apprend tôt les bénéfices et l'agrément des transports actifs, il répétera les comportements positifs dans sa vie adulte.

Il est donc essentiel de créer un système de déplacement pour les écoliers exempt d'éléments liés au sentiment d'insécurité autant que d'éléments étant un risque direct à la sécurité.

Ce sentiment de sécurité recherché est en conflit avec l'usage prévu des rues limitrophes de beaucoup d'écoles primaires et secondaires. En effet, selon le plan de gestion de déplacement datant de février 2005,²⁷ beaucoup de rues aux abords des écoles sont considérées comme des artères ou des collectrices locales dont le besoin en volume de circulation automobile est en opposition totale avec le besoin de sécurité des écoles.

Il va de soi que le prochain plan de gestion des déplacements devrait éloigner autant que possible les routes à haut volume de circulation automobile des écoles et à plus long terme, la Ville devrait collaborer avec les centres de services scolaires afin d'éviter que les nouvelles écoles s'installent sur des routes déjà achalandées ou planifiées pour être achalandées.

Toujours avec la même idée en tête, mais avec des actions différentes, il est proposé de créer, lorsque possible, des zones scolaires sans voitures à l'intérieur d'un périmètre de chaque école au moins durant les heures d'arrivée, de dîner et de départ de chaque école afin de favoriser les transports actifs et limiter autant que possible les interactions écolier-voiture.

La signalisation pourrait être temporaire et mobile manuellement par des brigadiers ou permanente avec des barrières levantes ou des bollards rétractables automatisés.

Lorsque la zone scolaire sans voiture ne serait pas possible en raison de la configuration actuelle des flux de circulation automobile, il est proposé d'opter pour une configuration de rue partagée incluant des contraintes à la vitesse ou de larges trottoirs comme sur les artères commerciales et des pistes

²⁷ https://www.ville.quebec.qc.ca/apropos/planification-orientations/amenagement_urbain/pum/docs/portrait_territoire_05.pdf

cyclables protégées. En troisième choix, des filtres modaux pourraient être utilisés pour minimiser le trafic de transit et sécuriser les corridors scolaires.²⁸

Dans toutes les configurations, des brigadiers avec caméras embarquées devraient être présents à l'approche de chaque zone scolaire et si un débarcadère automobile est présent, un brigadier attitré à la gestion du débarcadère devrait être en fonction lors des arrivées et départs.

Si une zone de débarcadère pour voiture doit être mise en place, un terre-plein central continu devrait aussi être présent afin d'éviter les manœuvres de demi-tour particulièrement dangereuses.

La ville devrait exiger des plans de gestion des déplacements des centres de services scolaires ou écoles privées sur son territoire incluant des mesures de réduction de la circulation automobile. La ville devrait aussi planifier une réglementation contraignante pour les écoles, incluant la possibilité d'imposer des brigadiers ou policiers attitrés à la circulation à leurs frais en cas de mauvaise gestion des déplacements. Ces plans de gestion des déplacements devraient également tenir compte des besoins prévus en stationnement sécuritaire pour vélos ou autres véhicules de mobilité active, comme les trottinettes et planches à roulettes.

Pour les cheminements scolaires piétonniers, les passages piétons surélevés ou les intersections surélevées avec îlot refuge sont à préconiser.²⁹

En tant que lieu de sociabilisation de proximité pour les enfants et leur famille, les écoles et les cours d'école ont un statut spécial dans leur quartier et sont fréquentées tout au long de l'année incluant les fins de semaine et durant les vacances scolaires d'hiver et d'été. Aussi, les bâtiments des écoles sont fréquemment utilisés pour d'autres activités comme le sport parascolaire et les camps de jours durant l'été.

C'est pourquoi nous croyons qu'en plus des zones scolaires prioritaires durant les déplacements de masse, des mesures permanentes d'apaisement de la vitesse devraient être mises en place dans les rues limitrophes aux écoles primaires et secondaires et dans leurs stationnements.

28 https://fr.wikipedia.org/wiki/Filtre_modal

29 <https://www.pietons.quebec/outils/2021/apaiser-circulation-securiser-les-intersections-nos-milieux-vie>

CONCLUSION

À travers de nombreux exemples d'actions que nous aimerions voir intégrées à la prochaine Stratégie 25-29, nous avons démontré qu'il y a encore de grands pas à faire pour atteindre pleinement les objectifs de la précédente Stratégie 20-24, mais les stratégies et les actions nécessaires pour y arriver ont déjà été réalisées par d'autres villes que Québec qui ont atteint leurs objectifs par le passé alors nous ne proposons rien d'insurmontable si la volonté d'y mettre les moyens est présente.

Nous sommes d'accord que le partage de la route doit être une des priorités de la Stratégie 25-29, mais en aménageant l'emprise de rue avec différents aménagements afin de sécuriser les différents types d'usagers de la route et non pas en misant simplement sur la bonne volonté des usagers à avoir un comportement irréprochable en tout temps.

Nous sommes d'accord que la perte de capacité perceptive est aussi un enjeu à prioriser dans le cadre de la Stratégie 25-29 puisqu'elle devrait avoir pour objectif d'amoindrir les déficits de mobilité de toutes les personnes vivant à Québec et que la sécurité de tous les usagers de la route passe par des aménagements qui conviennent aussi aux personnes ayant subi des pertes de capacités perceptives liées à l'âge ou non.

Nous avons identifié de nombreux autres enjeux et pistes de solutions associées, mais les actions phares à prioriser sont des actions qui exerceront une influence sur la suite de la Stratégie 25-29 telles que l'adoption officielle de la stratégie Vision Zéro et la nouvelle version du guide de conception géométrique des rues.

Lorsqu'il s'agit de la sécurisation des écoliers de niveau primaire et secondaire, la formule est simple : diminuer le nombre d'interactions écolier-voiture en augmentant le nombre d'aménagements à proximité des écoles et des corridors scolaires.

Nous avons confiance que la ville prendra les bonnes décisions pour que la Stratégie 25-29 soit un véritable vecteur de changement quant à la sécurité routière pour tous à Québec.

ANNEXE 1 : RÉOLUTIONS RÉCENTES DU CONSEIL DE QUARTIER

Voici un résumé de certaines résolutions qui touchent la sécurité routière qui ont été adoptées par le conseil de quartier Sillery entre 2021 et 2024 :

RÉSOLUTION 21-CA-02 :

IL EST UNANIMEMENT RÉSOLU DE DEMANDER à la Ville de prolonger de façon temporaire la piste cyclable du boulevard Laurier jusqu'au Vieux-Québec.

RÉSOLUTION 21-CA-03 :

IL EST UNANIMEMENT RÉSOLU DE DEMANDER à la Ville de Québec d'intervenir auprès du ministère des Transports pour réduire la vitesse du trafic routier sur le boulevard Samuel-de Champlain à 50 km/h et pour contrôler la vitesse en augmentant le nombre de photo-radars.

RÉSOLUTION 21-CA-31 :

IL EST RÉSOLU UNANIMEMENT que le conseil de quartier de Sillery demande à la Ville de Québec d'implanter des mesures permanentes d'atténuation de vitesse sur l'avenue Charles-Huot.,

RÉSOLUTIONS 22-CA-01 :

IL EST RÉSOLU UNANIMEMENT que le conseil de quartier de Sillery demande à la Ville d'assurer une gestion des grands chantiers en considérant le transport actif comme une activité de grande importance qui doit être maintenue.

RÉSOLUTION 22-CA-31 :

IL EST RÉSOLU UNANIMEMENT que le conseil d'administration du conseil de quartier de Sillery demande de rencontrer le Service du transport et de la mobilité intelligente de la Ville de Québec pour discuter de la mise à jour des données et de la circulation sur le site patrimonial de Sillery.

RÉSOLUTION 22-CA-32 :

IL EST RÉSOLU UNANIMEMENT que le conseil d'administration du conseil de quartier de Sillery demande à la Ville de Québec et à la Commission de la capitale nationale du Québec d'améliorer les liens de mobilité active entre l'avenue Maguire et la promenade Samuel-De Champlain dans le quartier de Sillery.

RÉSOLUTION 23-CA-05 :

IL EST UNANIMEMENT RÉSOLU que le conseil de quartier de Sillery demande à la Ville de Québec d'évaluer la reconfiguration de l'intersection du chemin Saint-Louis et du boulevard Laurier pour permettre le virage à gauche vers l'ouest. Cette reconfiguration doit être envisagée sérieusement en prémisses du réaménagement de l'avenue du Chanoine-Morel et afin de réduire la circulation de transit des camions lourds. De plus, cela permettra un apaisement de la circulation pour la portion sud de l'avenue Holland à proximité du CPE du Château de Sable sur l'avenue James-Lemoine qui est très étroite.

RÉSOLUTION 23-CA-06 :

IL EST UNANIMEMENT RÉSOLU que le conseil de quartier de Sillery demande au ministère des Transports et de la Mobilité durable du Québec (MTQ), à la Commission de la capitale nationale du Québec (CCNQ) et à la Ville de Québec (VQ) de laisser ouvert les différents sentiers, escaliers ainsi que la promenade Samuel-De Champlain durant l'hiver.

RÉSOLUTION 23-CA-11 :

IL EST UNANIMEMENT RÉSOLU de demander à la Ville d'évaluer la pertinence d'aménager un passage (traverse sécuritaire sur la chaussée) piéton-cycliste sur le chemin Saint-Louis à la hauteur de l'avenue du Buisson.

RÉSOLUTION 23-CA-37 :

IL EST UNANIMEMENT RÉSOLU de demander à la Ville de Québec de porter une attention particulière à l'intersection de l'avenue Holland et de Grande Allée Ouest pour assurer la sécurité des élèves; de réaménager cette intersection et de soumettre un plan d'ensemble de circulation pour les rues adjacentes; et de soumettre des mesures temporaires pour assurer la sécurité des piétons dans ce secteur du quartier.

RÉSOLUTION 23-CA-42 :

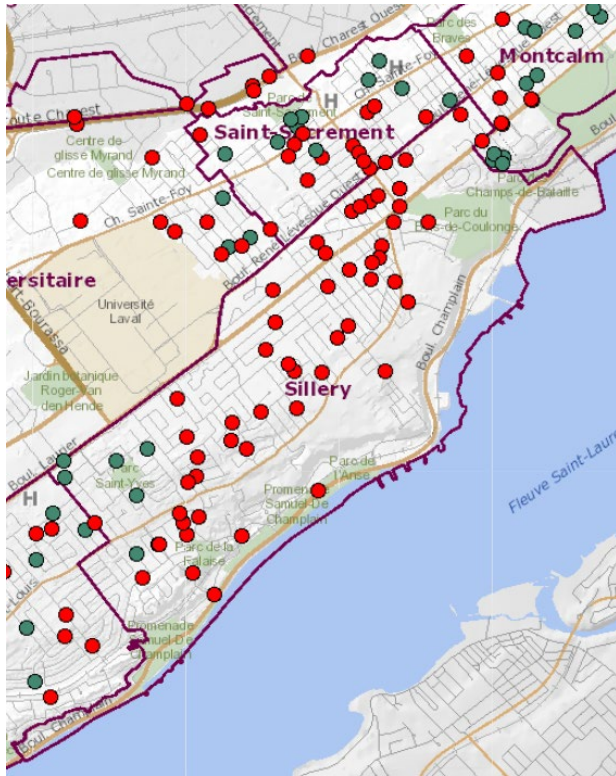
IL EST UNANIMEMENT RÉSOLU que le conseil d'administration demande d'améliorer les liens de mobilité active entre le haut et le bas de la falaise de Sillery.

RÉSOLUTION 23-CA-47 :

IL EST RÉSOLU d'appuyer le projet de réseau structurant du tramway proposé par la Ville de Québec

ANNEXE 2 : RELEVÉS DE VITESSE, 2012-2019

Quartier de Sillery



Relevée de vitesse, 2012-2019,

	Vitesse respectée	Vitesse non-respectée	Total	Pourcentage
N-O du boulevard Laurier	0	12	12	21%
N-O du chemin Saint-Louis	5	24	29	51%
S-O du chemin Saint-Louis	1	8	9	16%
Site patrimonial déclaré de Sillery	0	7	7	12%
Total	6	51	57	100%
Pourcentage	11%	89%	100%	

- Points verts 06, vitesse respectée
- Points rouges 51, vitesse non respectée
- Total 57**

Source : Carte interactive de la Ville de Québec, secteur Sillery, 1 : échelle originale 35 000, 2020

ANNEXE 3 : LETTRE ADRESSÉE AUX CONSEILS DE QUARTIER POUR INITIER LA DÉMARCHE



Bureau du comité exécutif

À l'attention du Conseil de quartier de Sillery

Consultation des conseils de quartier et des écoles Stratégie de sécurité routière 2025-2029

Québec, le 28 juin 2024

Avec sa Stratégie de sécurité routière 2020-2024, la Ville de Québec avait identifié la vitesse, la courtoisie, la sécurité dans les artères et autour des écoles comme étant les principaux enjeux à relever.

Un court questionnaire vous est adressé afin de collecter les nouveaux enjeux de sécurité que vous aurez relevés dans vos milieux de vie, c'est-à-dire vos quartiers et vos écoles.

La Vision Zéro plaçait la tolérance humaine à la force physique au cœur des priorités des gestionnaires de la route.

Le bilan routier de Québec place également au centre de ses préoccupations les limites de la charge mentale des usagers à mobiliser leur attention sur la route.

Les usagers de la route âgés de 70 ans et plus sont exposés à un risque accru d'accident de la route par kilomètre parcouru que les usagers d'âge moyen. Les personnes qui utilisent rarement un véhicule, motorisé ou non, sont exposées au risque le plus élevé.

Ainsi la diminution des capacités, de la perception et des réflexes liés au vieillissement doit être considérée comme un feu de circulation orange clignotant, une alerte selon laquelle les personnes en perte de capacité devraient s'autoévaluer et les détenteurs de permis de conduire à être réévalués.

Avec la multiplication des trottinettes, des gyroroues ou des scooters électriques et l'augmentation du nombre de cyclistes sur les routes, le partage de la route devient plus complexe à gérer.

Le partage de la route et la perte des capacités perceptives ont été identifiés par la Ville comme deux nouveaux enjeux à traiter en priorité.

1. Êtes-vous d'accord ?
2. Avez-vous relevé d'autres enjeux ?

Débarquer en auto, se rendre à pied ou à vélo à l'école continuent à être perçus comme dangereux.

3. Selon vous, quelle solution collective serait sécuritaire pour tous autour des écoles

Les organismes intéressés à identifier à leur tour les enjeux de leurs milieux sont invités à répondre à ces questions **en nous adressant un mémoire au plus tard le 1^{er} octobre 2024 à l'adresse de M. Hervé Chapon, coordonnateur du projet de nouvelle Stratégie herve.chapon@ville.quebec.qc.ca.**

Une version préliminaire de la Stratégie de sécurité routière 2025-2029 sera présentée en consultation publique à l'automne 2024 en vue de son dépôt en 2025.

Pierre-Luc Lachance
Vice-président du comité exécutif