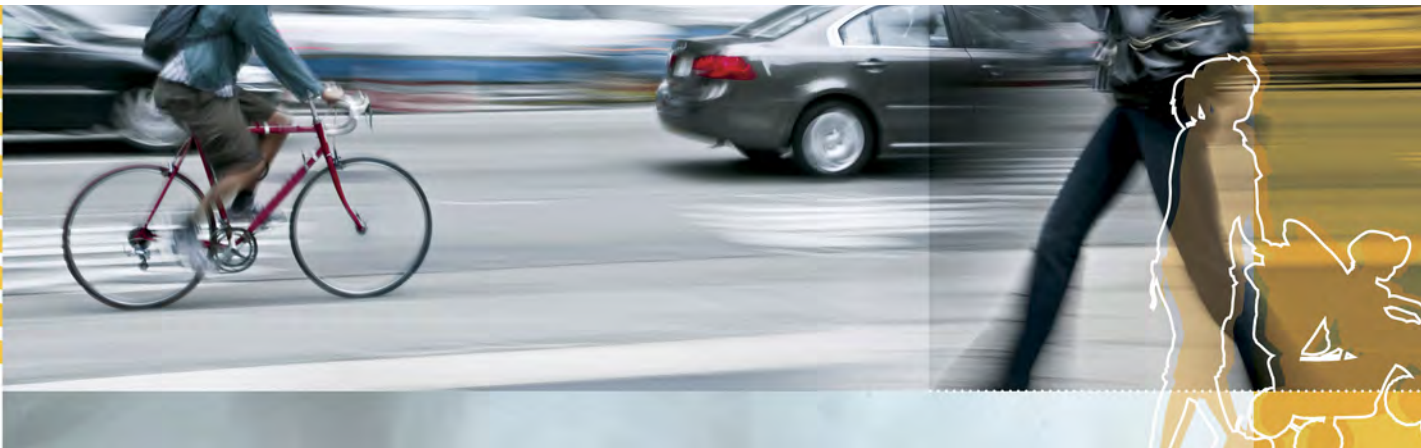
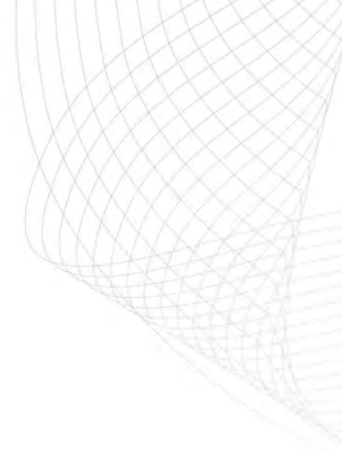


# STRATÉGIE DE SÉCURITÉ ROUTIÈRE 2011-2013





# STRATÉGIE DE SÉCURITÉ ROUTIÈRE 2011-2013





COMITÉ DIRECTEUR TRANSPORT ET CIRCULATION

SERVICE DE POLICE

SERVICE DES COMMUNICATIONS

SERVICE DE L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE




# TABLE

## des matières

- 5 **LE CONTEXTE**
- 6 **LA STRATÉGIE DE SÉCURITÉ ROUTIÈRE**  
de la Ville de Québec pour 2011-2013
- 6 **LE BILAN**  
de la Stratégie de sécurité routière  
pour 2007-2009
- 7 **LE BILAN ROUTIER**  
du territoire patrouillé par le Service de police de la Ville de Québec
- 9 **LE PLAN D'ACTION**  
pour 2011-2013
- 9 **LES TROIS AXES**  
d'intervention
  - 10 **Axe 1**  
Intervenir dans les zones prioritaires sur l'ensemble du réseau routier
  - 11 **Axe 2**  
Améliorer la sécurité et la mobilité dans les secteurs résidentiels
  - 12 **Axe 3**  
Renforcer la sécurité dans les zones scolaires



# STRATÉGIE DE SÉCURITÉ ROUTIÈRE 2011-2013



*La Ville propose  
des mesures qui  
valoriseront le partage  
de la route.*

## Le contexte

L'automobile est sans contredit le mode de transport le plus utilisé, car il représente près de 71 % de tous les déplacements des citoyens de la ville de Québec.

Les temps de déplacement ont également connu une forte augmentation, ce qui incite les usagers à accélérer et à emprunter des trajets de contournement dans des rues locales, qui ne peuvent accueillir ce nouveau flux de circulation considérant notamment la géométrie de la chaussée. Cette pratique engendre, chez les citoyens, un sentiment d'insécurité dans leur quartier, dans les zones scolaires et à proximité des aires de jeux.

La Ville adoptera prochainement son Plan de mobilité durable qui propose six orientations touchant l'urbanisation et le transport de la ville de Québec et de sa grande région. Parmi celles-ci, on vise à inciter le transfert modal de l'automobile vers les transports plus durables, comme le transport collectif et actif.

Le Plan de mobilité durable de la Ville de Québec propose une augmentation de la part modale du transport collectif et du transport actif. Cette augmentation vise à doubler la part du transport collectif d'ici 2030, la faisant grimper de 13 % à 26 %, tandis que le transport actif devrait quant à lui passer de 15 % à 17 %. Au cours de la même période, la Ville vise à diminuer de 71 % à 58 % la part modale liée à l'automobile.

Certes, l'augmentation des parts modales du transport collectif et du transport actif peut être vue comme un bénéfice important sur la fluidité des déplacements des automobilistes, mais elles engendreront également une augmentation du nombre de piétons et des conflits entre les divers usagers. La Stratégie de sécurité routière 2011-2013 préconise des solutions complémentaires à ce changement d'habitude.

De plus, les visées sur l'augmentation du transport actif auront également une importance marquante sur les habitudes et l'usage des réseaux cyclables, par conséquent sur les déplacements dans les quartiers.

Dans sa Stratégie de sécurité routière 2011-2013, la Ville propose des mesures qui valoriseront le partage de la route. Ces mesures contribueront à accroître le sentiment de sécurité des citoyens dans leurs déplacements, peu importe le mode de transport utilisé.

La mobilité durable fait référence à la qualité de l'air et de l'environnement, mais elle réfère aussi à la qualité de vie des citoyens ainsi que des usagers de la route qui font le choix d'un mode de transport.

La Stratégie de sécurité routière de la Ville de Québec contribuera aux objectifs du Plan de mobilité durable. Cette stratégie doit répondre à des besoins actuels tout en ayant une vision du futur afin d'inciter les gens à se déplacer autrement tout en se sentant en sécurité, qu'ils choisissent de marcher ou de prendre leur vélo.

## LA STRATÉGIE

### de sécurité routière de la Ville de Québec pour 2011-2013

Les préoccupations de la population à l'égard de la sécurité routière sont grandissantes. Cela se traduit par un nombre élevé de demandes d'interventions auprès des Arrondissements et du Service de police.

Le contexte actuel, en lien avec le bilan routier positif de 2007-2009, incite la Ville de Québec à s'engager dans une nouvelle stratégie. Celle-ci permettra de bonifier la sécurité routière, de maintenir son bilan routier positif et, également, de mettre de l'avant de nouvelles cibles et objectifs.

De plus, la Ville désire satisfaire les attentes des citoyens et s'assurer qu'ils se sentent en sécurité dans leur milieu de vie. Enregistrant des retombées positives de sa dernière stratégie, la Ville mise donc sur ses acquis pour aller plus loin.

*La Ville désire satisfaire les attentes des citoyens et s'assurer qu'ils se sentent en sécurité dans leur milieu de vie.*

## LE BILAN

### de la Stratégie de sécurité routière pour 2007-2009

La sécurité routière est un enjeu collectif. La Ville de Québec a adopté en 2007 une démarche visant à la promouvoir sur son territoire pour protéger ses citoyens et améliorer son bilan routier.

**Le dernier plan d'action triennal se déployait sous le thème « On est tous responsables de notre conduite ». Cette stratégie réunissait plusieurs partenaires partageant les mêmes objectifs, soit :**

- ✓ Augmenter le niveau de sécurité;
- ✓ Améliorer le bilan routier et la qualité de vie des citoyens en visant notamment à réduire la vitesse et à accroître la sécurité aux intersections.

**Les deux principaux objectifs de ce premier plan triennal étaient :**

- ✓ Améliorer le comportement des usagers de la route;
- ✓ Réduire le nombre et la gravité des accidents par rapport à 2006.

# LE BILAN ROUTIER

du territoire patrouillé par le Service de police de la Ville de Québec

Les deux prochains tableaux présentent un récapitulatif des rapports d'accidents remplis par les policiers pour la période de 2006 à 2010.

## Bilan routier - Nombre de collisions

### Analyse comparative - Période 2006-2010

Territoire desservi par le Service de police de la Ville de Québec

Type de collision	Nombre de collisions					Variation 2010/2006
	2006	2007	2008	2009	2010	
Dommmages matériels	7 330	7 227	7 595	7 616	5 531**	- 33 %
Avec blessés légers	1 659	1 520	1 444	1 482	1 465	- 13 %
Avec blessés graves	126	90	69	69	80	- 58 %
Avec décès	9	6	12	9	12	+ 25 %
<b>Total</b>	<b>9 124</b>	<b>8 843</b>	<b>9 120</b>	<b>9 176</b>	<b>7 088</b>	<b>- 29 %</b>

SOURCE : DIVISION DU TRANSPORT, VILLE DE QUÉBEC (9 MAI 2011)

## Bilan routier - Nombre de victimes

### Analyse comparative - Période 2006-2010

Territoire desservi par le Service de police de la Ville de Québec

Type de victimes	Nombre de victimes					Variation 2010/2006
	2006	2007	2008	2009	2010	
Blessés légers	2 229	1 960	1 933	1 971	1 969	- 13 %
Blessés graves	149	94	75	77	90	- 66 %
Décès	10	6	12	9	13	+ 23 %
<b>Total</b>	<b>2 388</b>	<b>2 060</b>	<b>2 020</b>	<b>2 057</b>	<b>2 072</b>	<b>- 15 %</b>

SOURCE : DIVISION DU TRANSPORT, VILLE DE QUÉBEC (9 MAI 2011)

\*\* La prudence est de mise dans l'interprétation de la réduction importante du nombre de collisions avec dommages matériels pour l'année 2010. Nous devons attendre de comparer le bilan de la région et de la province des prochaines années pour en dégager une tendance.

## Bilan routier - Nombre de victimes

Analyse comparative territoriale - Période 2006-2010

Type de victime	Variation du nombre de victimes		
	Ville de Québec Territoire desservi par le SPVQ	Région de la Capitale-Nationale	Province de Québec
Blessés légers	- 13 %	- 12 %	- 11 %
Blessés graves	- 66 %	- 26 %	- 39 %
Décès	+ 23 %	+ 14 %	- 32 %
<b>Total</b>	<b>- 15 %</b>	<b>- 13 %</b>	<b>- 13 %</b>

SOURCE : DIVISION DU TRANSPORT, VILLE DE QUÉBEC (9 MAI 2011)

Ce tableau comparatif nous permet de constater que la Ville de Québec, avec sa préoccupation constante pour la sécurité routière, suit la tendance régionale et provinciale quant à la diminution du nombre de victimes. Toutefois, en matière de statistique d'accidents, il faut regarder la tendance qui se dégage sur une période de trois à cinq ans. Dans cette optique, il faudra attendre les données des prochaines années avant de conclure à une baisse notable du nombre de victimes.

# LE PLAN D'ACTION

## pour 2011-2013

La Ville de Québec a choisi d'adopter une démarche concertée, avec l'ensemble des intervenants sur son territoire. Cette vision intégrée propose une approche qui suggère d'intervenir sur trois plans, il s'agit de l'approche 3E :

- ✓ **l'ingénierie de la route (*Engineering*);**
- ✓ **l'éducation et la sensibilisation de la population (*Education*);**
- ✓ **la surveillance policière (*Enforcement*).**

Cette approche ne repose pas uniquement sur les interventions policières pour faire changer favorablement les comportements en sécurité routière, mais également sur le réaménagement d'intersections et l'implantation de nouvelles technologies ou de processus visant une meilleure gestion de son réseau routier.

Cette approche comporte également un volet sensibilisation. Sans être répressives, les actions en matière de sensibilisation ont prouvé, par le passé, qu'elles peuvent générer des résultats positifs. La campagne de sécurité routière municipale de 2010, intitulée « Dans mon quartier, je prends le temps de ralentir », a connu du succès. Par cette campagne, la Ville annonçait à l'avance les lieux des opérations de contrôle de vitesse, par l'envoi de messages textes (SMS) sur les téléphones mobiles des 2 900 abonnés volontaires.

## LES TROIS AXES

### d'intervention

La Stratégie de sécurité routière 2011-2013 de la Ville de Québec s'orientera sur trois axes d'intervention qui serviront à améliorer les secteurs plus à risque et à sensibiliser les automobilistes et la population au respect des limites de vitesse dans les quartiers résidentiels ainsi que dans les zones scolaires.

Ces trois axes sont :

- ✓ **Intervenir dans les zones prioritaires sur l'ensemble du réseau routier**
- ✓ **Améliorer la sécurité et la mobilité des secteurs résidentiels**
- ✓ **Renforcer la sécurité dans les zones scolaires**

## AXE 1

### Intervenir dans les zones prioritaires sur l'ensemble du réseau routier

Cet axe d'intervention vise à améliorer la fluidité et la sécurité de la population dans leurs déplacements. La stratégie visera plus particulièrement les secteurs à haut risque de conflit en intégrant des outils d'analyse technologiques dans son processus de planification. Ceux-ci serviront notamment à intervenir plus efficacement sur le territoire, mais particulièrement dans les zones à risque en interrelation avec le réseau artériel. Ces outils visent également à harmoniser les pratiques pour mieux agir, et ce, de façon cohérente sur l'ensemble du territoire.

<i>Orientations</i>	<i>Stratégies</i>	<i>Moyens</i>
<b>Agir dans les zones prioritaires d'intervention</b>	Développer des outils et des processus permettant de recueillir des données rapidement	✓ Informatiser la compilation des rapports d'accident de police
	Se doter de mécanismes qui servent à déterminer les zones les plus à risque de conflit	✓ Revoir le processus d'identification des secteurs prioritaires
<b>Améliorer la fluidité et la sécurité du réseau artériel</b>	Favoriser la fluidité sur le réseau artériel	✓ Agir dans les secteurs où il y a de la congestion et des risques de conflit : <ul style="list-style-type: none"> <li>– Revoir la synchronisation de certains feux</li> <li>– Revoir la signalisation</li> <li>– Étudier les mouvements</li> </ul>
<b>Agir de façon cohérente et équitable sur l'ensemble du territoire</b>	Harmoniser la réglementation	✓ Se doter d'une réglementation harmonisée
	Assurer une formation uniforme et cohérente des techniciens en gestion de la circulation	✓ Développer des guides techniques et un plan de formation

## AXE 2

### Améliorer la sécurité et la mobilité dans les secteurs résidentiels

Cet axe vise à améliorer le sentiment de sécurité des citoyens ainsi que leur qualité de vie. La Ville cherche à accroître la sécurité des déplacements quotidiens des usagers, et ce, pour tous les types de modes de transport.

Le nombre grandissant de déplacements automobiles augmente l'interrelation entre les automobilistes, les cyclistes et les piétons, qui sont au cœur des préoccupations de la Ville. Notons que le nombre de personnes à mobilité réduite s'accroîtra de façon importante au cours des prochaines années avec le vieillissement de la population et la Ville s'intéresse de façon plus marquée à ce facteur qui viendra influencer les déplacements de sa population.

La mise en place d'outils et de mesures d'intervention conduira les usagers à adopter un comportement plus sécuritaire.

<i>Orientations</i>	<i>Stratégies</i>	<i>Moyens</i>
<b>Se doter d'un cadre d'analyse et d'intervention dans la gestion de la vitesse en milieu résidentiel</b>	Développer une expertise en matière de gestion de la vitesse en milieu résidentiel	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Élaborer un guide ainsi que des mesures</li> <li>✓ Cibler des actions et intervenir avec des mesures d'atténuation privilégiées</li> </ul>
	Se doter d'une boîte à outils en matière de mesures d'atténuation	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Développer une boîte à outils comportant des fiches techniques en référence aux mesures d'atténuation adoptées</li> </ul>
	Entreprendre une étude sur les limites de vitesse	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Délimiter les limites</li> </ul>
<b>Développer un mobilier urbain distinctif</b>	Créer une signature Ville au moyen d'éléments de mobilier	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Créer la signature</li> <li>✓ Mettre en place un cadre d'intervention sur le déploiement d'un mobilier urbain</li> </ul>
<b>Sensibiliser les citoyens à la vitesse en milieu urbain et au partage de la route</b>	Élaborer un plan d'interventions policières dans les zones résidentielles	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Assurer la présence policière aux endroits stratégiques</li> </ul>
	Élaborer une campagne de sensibilisation sur la vitesse dans les quartiers résidentiels	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Disposer de stèles radars servant à ralentir la circulation</li> </ul>
	Accompagner les actions citoyennes <ul style="list-style-type: none"> <li>– Conseils de quartier</li> <li>– Autres regroupement</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Mettre en place divers moyens (Internet, bulletin municipal, dépliant, panneau, etc.) pour sensibiliser les usagers de la route et les résidents des quartiers</li> </ul>



## AXE 3

### Renforcer la sécurité dans les zones scolaires

Cet axe vise à renforcer le sentiment de sécurité dans les zones scolaires et à sécuriser les déplacements à pied et à vélo des écoliers sur le territoire de la ville. Cela permettra d'harmoniser la signalisation des zones scolaires et, de ce fait, de sensibiliser les usagers de la route à la présence d'écoliers dans les rues avoisinant les écoles.

De plus, l'élaboration de cadre d'interventions en partenariat avec les différents intervenants concernés favorisera la réalisation de l'objectif de cet axe.

Enfin, cet axe vise à favoriser les déplacements à pied des écoliers et à les promouvoir comme une bonne façon de les initier à des habitudes de vie active.

<i>Orientations</i>	<i>Stratégies</i>	<i>Moyens</i>
<b>Harmoniser les interventions dans les zones scolaires</b>	Se doter d'outils techniques d'analyse	✓ Déployer le guide d'intervention propre aux brigadiers scolaires dans les arrondissements pour uniformiser les pratiques
	Harmoniser la signalisation autour des zones scolaires	✓ Élaborer un guide sur les zones scolaires ✓ Inventorier le nombre de zones scolaires ✓ Intervenir par priorité
<b>Renforcer le sentiment de sécurité dans les zones scolaires</b>	Assurer la cohérence entre les zones scolaires et les rues avoisinantes	✓ Développer des outils pour sécuriser les trajets des écoliers
<b>Sensibiliser les citoyens à la présence des zones scolaires</b>	Élaborer une campagne de sensibilisation dans les zones scolaires	✓ Planifier les interventions policières dans les zones scolaires (le respect des limites de vitesse) ✓ Mettre en place divers moyens (Internet, bulletin municipal, dépliant, panneau, etc.) pour sensibiliser les usagers de la route à la sécurité dans les zones scolaires



ville.quebec.qc.ca

