

MÉMOIRE DE LA VILLE DE QUÉBEC

CONSULTATION PUBLIQUE DE LA SAAQ
SUR LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE

VENDREDI 3 MARS 2017



La Ville de Québec salue l'initiative de la Société d'assurance automobile du Québec (SAAQ) d'inviter la population à proposer des idées pour continuer d'améliorer le bilan routier du Québec.

Consciente que la sécurité des rues est un facteur déterminant de la qualité de vie des résidents, la Ville de Québec a adopté depuis 2007 une démarche visant à promouvoir la sécurité routière sur son territoire pour protéger ses citoyens et améliorer le bilan routier.

LA STRATÉGIE DE SÉCURITÉ ROUTIÈRE MUNICIPALE

Québec est la seule ville de la province à s'être dotée d'une Stratégie de sécurité routière sur une base triennale, et ce depuis maintenant 10 ans.

Cette stratégie est un exercice de positionnement qui s'appuie sur les constats issus des bilans routiers de son réseau municipal et des préoccupations de la population. Elle se décline selon l'approche des 3 « E » que sont la conception et la gestion de la route (Engineering), la sensibilisation (Education) et la surveillance (Enforcement) et elle est accompagnée de plans d'action annuels.

Pour chaque volet de cette approche, la Stratégie a été mise en œuvre au moyen des interventions suivantes :

- **Conception et gestion de la route :**
 - Révision des limites de vitesse dans les zones scolaires;
 - Poursuite des analyses de sécurité et identification des zones prioritaires où effectuer des interventions policières;
 - Poursuite de la synchronisation des feux de circulation;
 - Révision de la signalisation et du marquage;
 - Installation et modernisation des feux de circulation;
 - Correction de la géométrie aux carrefours;
 - Harmonisation des règlements municipaux en matière de circulation et de stationnement;
 - Ajout de nouveaux aménagements cyclables.
- **Sensibilisation :**
 - Présentation du bilan routier aux policiers et révision des méthodes de travail;
 - Formation des employés conduisant des véhicules municipaux;
 - Articles dans les journaux internes à la Ville;
 - Activités de sensibilisation dans les écoles primaires et secondaires;
 - Activités de sensibilisation auprès du groupe de conducteurs 16 à 24 ans;
 - Campagne de sensibilisation dans les quartiers après la révision des limites de vitesse;
 - Tenue de campagnes de sensibilisation avec la SAAQ.

- **Surveillance :**

- Augmentation de la visibilité des policiers;
- Tenue d'opérations spécifiques dans les zones ciblées;
- Tenue d'opérations ciblées dans le cadre des campagnes nationales des services de police.

La Stratégie s'inscrit par ailleurs dans la foulée du Plan de mobilité durable de 2011. En réponse au constat d'une augmentation combinée de la congestion routière et du nombre de déplacements sur le territoire, le Plan de mobilité durable recommande, entre autres, d'encourager le transport en commun et les transports actifs comme la marche et le vélo.

Le premier plan d'action de la Stratégie se déclinait 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 à réduire la vitesse et à accroître la sécurité aux intersections.

Bien que positif sur de nombreux points, le bilan de la stratégie de sécurité routière 2007-2009 de la Ville notait que des interventions particulières dans les quartiers résidentiels devaient s'ajouter afin de répondre aux préoccupations de la population et être accompagnées d'activités de communication destinées aux citoyens.

Face à ce constat, la Ville a fait de la sécurité routière dans les quartiers résidentiels et les zones scolaires sa priorité. Ainsi, en s'appuyant sur le slogan « Dans mon quartier / près des écoles, je prends le temps de ralentir », elle a élaboré des actions de communication qui visaient à sensibiliser les usagers de la route au respect des limites de vitesse.

Afin d'être plus persuasive auprès des publics cibles, la Ville a ajouté un aspect émotionnel aux campagnes subséquentes. Ces dernières se sont alors déclinées sous les thèmes :

- « Je salue votre passage », en 2014;
- « La courtoisie crée une dépendance », en 2016.

Elles ont remporté un vif succès, puisqu'elles tablaient sur le renforcement positif des comportements sécuritaires des usagers de la route par la diffusion de messages invitant à la prudence et à la courtoisie.

Chacune des campagnes de sensibilisation, réalisées au fil des années, s'est divisée en deux volets :

- Un volet « général », de mai à septembre;
- Un volet axé sur les zones scolaires.

D'après les études de notoriété de la campagne sur la sécurité routière à Québec réalisées chaque année par des firmes externes, ces campagnes de sensibilisation à la sécurité routière ont indiqué de très bons taux de notoriété (voir les résultats par campagne en p13).

La Stratégie de sécurité routière 2015-2017

La nouvelle stratégie triennale, lancée en mai 2015, vise à augmenter le niveau de sécurité sur le territoire et ainsi améliorer la qualité de vie des citoyens. En concordance avec le Plan de mobilité durable de la Ville adopté en 2011, qui préconise l'augmentation des déplacements actifs en cohabitation avec l'utilisation des véhicules motorisés, la Stratégie vise également à réduire les conflits possibles entre les différents usagers de la route et à protéger les plus vulnérables d'entre eux.

Cette stratégie est actuellement déployée selon cinq axes d'intervention :

- Intervenir sur les parcours écoliers et les zones scolaires de façon à sécuriser les déplacements et à favoriser des comportements sécuritaires;
- Favoriser le partage entre les différents usagers de la route;
- Agir sur les facteurs d'insécurité de la population en matière de sécurité routière;
- Promouvoir la sécurité des milieux résidentiels et réprimer la vitesse excessive et les comportements à risque;
- Cibler les endroits les plus accidentogènes et y intervenir en tenant compte des usagers vulnérables du réseau routier et des véhicules motorisés.

En 2015, la campagne de sensibilisation s'est déclinée également sous la thématique « Dans mon quartier / Près des écoles, je prends le temps de ralentir », mais en y incluant un volet « sécurité en zone scolaire ».

En mai 2016, une campagne générale de sensibilisation a été menée afin de rappeler aux citoyens l'importance de la courtoisie sur la route. En l'occurrence, le visuel a été revu pour s'adapter à la nouvelle thématique « La courtoisie crée une dépendance ».

Par ailleurs, une campagne spécifique a été lancée à la rentrée scolaire afin de sensibiliser les jeunes aux règles de sécurité à vélo. Pour ce faire, 20 activités de sensibilisation à la sécurité routière en vélo de 90 minutes chacune, en collaboration avec neuf organismes partenaires du programme vacances-été (PVE), ont été menées. Au total, 421 jeunes de 8-9 ans ont été formés à la sécurité routière en vélo.

LE BILAN ROUTIER MUNICIPAL

Depuis la mise en œuvre de la Stratégie de sécurité routière, le nombre de décès sur nos routes municipales est passé de 10 à 3 de 2006 à 2014 tandis que celui de blessés graves diminuait de 149 à 64 durant la même période.

Bilan routier 2006 - 2014			
Nombre de victimes – Réseau municipal			
Type de victimes	2006	2014	Variation en %
Décès	10	3	-70
Blessés graves	149	64	-57
Blessés légers	2 229	1 423	-36
TOTAL	2 388	1 490	-37,6

Toutefois, à l'instar du bilan routier provincial, le bilan routier municipal fait état d'une augmentation du nombre de décès et de blessures graves ou légères en 2015 par rapport à 2014 sur notre réseau.

Aucun de ces accidents n'est acceptable et la grande majorité d'entre eux serait évitable.

LA CAMPAGNE DE RADAR PHOTO SUR LE RÉSEAU MUNICIPAL

Le projet pilote de coopération municipale (PPCM) du ministère des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports (MTMDET) encadre le déploiement de radars photo depuis octobre 2015. Ce projet incitait les villes à cibler principalement les artères où surviennent le plus grand nombre d'accidents pour effectuer des contrôles de vitesse.

Dans le cadre de son projet pilote de radars photo, la Ville a pris le parti de déployer en majorité dans des rues locales les équipements mobiles qui lui ont été attribués par le MTMDET. Quatre équipements radar photographiques mobiles ont été déployés progressivement à partir du 19 octobre 2015 et le projet pilote devrait se terminer en juin 2017.

Deux sondages ont été réalisés, le premier en novembre 2015, soit quelques semaines après l'implantation de panneaux de signalisation indiquant la présence potentielle de radars photographiques mobiles dans les secteurs ciblés mais avant leur mise en service, le second après 15 mois de contrôles continus.

Avant le 19 octobre 2015, la perception par les répondants de la sécurité dans la zone contrôlée était la suivante :



78 %

avaient l'impression que les rues de leur quartier étaient très ou assez sécuritaires pour les **automobilistes**



67 %

avaient l'impression que les rues de leur quartier étaient très ou assez sécuritaires pour les **piétons**



57 %

avaient l'impression que les rues de leur quartier étaient très ou assez sécuritaires pour les **cyclistes**



36 %

avaient l'impression que les rues de leur quartier étaient très ou assez sécuritaires pour les **enfants**

- 56 % des répondants avaient l'impression que les automobilistes ne respectaient pas la limite de vitesse dans leur zone.

Après le 19 octobre 2015, suite à l'installation des panneaux de signalisation :

- 23 % des répondants déclaraient avoir modifié leurs habitudes de conduite;
- 36 % des répondants avaient l'impression que les autres automobilistes avaient également modifié leurs habitudes de conduite.

Et quinze mois plus tard :



80 %

ont l'impression que les rues de leur quartier étaient très ou assez sécuritaires pour les **automobilistes**



69 %

ont l'impression que les rues de leur quartier étaient très ou assez sécuritaires pour les **piétons**



62 %

ont l'impression que les rues de leur quartier étaient très ou assez sécuritaires pour les **cyclistes**



39 %

ont l'impression que les rues de leur quartier étaient très ou assez sécuritaires pour les **enfants**

- 25 % des répondants déclarent avoir modifié leurs habitudes de conduite;
- 33 % des répondants ont l'impression que les autres automobilistes qui circulent dans leur secteur ont également modifié leurs habitudes de conduite;
- 56 % des répondants perçoivent que les automobilistes respectent la limite de vitesse dans leur zone;
- 14 % des répondants estiment que leur secteur est plus sécuritaire qu'avant.

L'expérience pilote démontre l'efficacité de la démarche sur la perception de la sécurité par les résidents des secteurs visés par les campagnes de contrôle et ce, avant même que les opérations de contrôle n'aient réellement commencé.

LES PROPOSITIONS DE LA VILLE DE QUÉBEC

1. La conception des rues

Les études et la pratique montrent que les conducteurs sont peu sensibles aux limites de vitesse affichées. Ils ajustent habituellement leur vitesse à la scène visuelle qu'ils ont devant eux et à la perception du danger. Ils sont également influencés, dans une moindre mesure, par la probabilité de recevoir un constat d'infraction.

Les guides et normes de conception routière du MTMDET ne concordent pas avec les nouvelles attentes citoyennes de pouvoir vivre dans un milieu urbain à échelle humaine, où chacun peut se déplacer en sécurité quand il est piéton, cycliste, usager du transport collectif ou automobiliste.

Dans cette optique, la conception et l'aménagement de la rue ont un rôle important sur le comportement attendu des conducteurs. Les normes qui guident la conception des rues doivent être adaptées à l'environnement urbain et au nouveau rôle de la rue.

1.1. La rue partagée

Le concept de la rue partagée a été expérimenté par la Ville de Québec en dehors du cadre normatif et législatif du ministère qui, appliqué à la lettre, ne permettrait pas ce type d'aménagement.

Dans son 3^e rapport de recommandations en 2013, la Table québécoise de la sécurité routière recommandait au gouvernement de « Définir un encadrement pour le concept de rue partagée, qui peut être appliqué sur des rues locales municipales où la limite de vitesse est de 50 km/h ou moins et où l'on trouve une concentration d'activités urbaines et de piétons, en considérant les besoins des personnes handicapées ainsi que les résultats des expérimentations et des recherches en cours. » (Recommandation 22) et de « Modifier le Code de la sécurité routière et les normes de signalisation pour faciliter la signalisation indiquant la limite de vitesse dans les zones scolaires et pour introduire le concept de rue partagée. » (Recommandation 23) en s'inspirant notamment des règles communes aux pays ayant défini la rue partagée (ou zone de rencontre telle que définie en Suisse, en Belgique et en France) dans leur réglementation :

- les piétons peuvent se déplacer sur l'ensemble de la chaussée et avoir la priorité sur les véhicules;
- la vitesse des véhicules est limitée à 20 km/h;
- le stationnement est autorisé uniquement sur les emplacements prévus à cet effet.

Le MTMDET devrait mettre en œuvre ces recommandations.

1.2. La rue conviviale

Une rue conviviale ou « complete street » est une voie publique conçue pour que tous les usagers d'une ville, qu'ils soient automobilistes, usagers du transport en commun, piétons jeunes et âgés, cyclistes et personnes à mobilité réduite

puissent s’y déplacer efficacement, confortablement, en toute sécurité et dans le respect les uns des autres.

Le concept peut se décliner en plusieurs types d’aménagements. Plus de 700 juridictions au Canada et aux États-Unis ont adopté une approche de la rue conviviale. Les Villes de New-York, de Chicago et de Boston se sont dotées de guide des rues conviviales et la Ville de Toronto développe actuellement son propre guide.

La Ville de Québec a annoncé hier que cette nouvelle approche guiderait dorénavant sa conception routière. Le gouvernement du Québec devrait à son tour coordonner l’élaboration d’un guide d’aménagement de rues conviviales adapté au contexte des municipalités du Québec.

1.3. Les mesures d’atténuation de la circulation

La stratégie visant à intervenir en priorité sur les infrastructures routières pour prévenir les infractions et les accidents plutôt que contrôler des situations à risque est privilégiée par la Ville.

Dans cet esprit, l’élaboration par le MTMDET d’un guide des mesures de modération de la circulation en milieu urbain ferait également partie des outils pour aider les villes à gérer le partage de la rue par la conception d’aménagements qui induisent les changements de comportements de leurs usagers au lieu de les imposer.

La Ville de Québec souhaiterait collaborer avec le ministère à la révision de ses guides et normes de conception routière.

Proposition 1 : Élaborer de nouveaux guides et normes de conception de rues en considérant les réseaux routiers des villes comme des milieux de vie partagés, complets, diversifiés et urbains et réviser les articles de son Code de la sécurité routière (CSR) visant notamment la sécurité des usagers les plus vulnérables.

2. La sécurité routière à l'école

Plusieurs campagnes et programmes visent à sensibiliser les enfants à l'importance d'être vigilant ou de respecter la signalisation dans la rue quand on se déplace à pied ou à vélo, mais les actions de sensibilisation sont souvent réalisées selon des thématiques ciblées et à l'initiative d'une partie des établissements scolaires.

La contribution de la Ville à cet effort dans le cadre de la mise en œuvre de sa stratégie de sécurité routière en 2016 montre les limites d'une initiative municipale ou locale en comparaison avec un programme d'apprentissage qui serait pris systématiquement en charge par tous les établissements scolaires de la province dans le cadre de leur cursus scolaire.

Proposition 2 : Intégrer l'apprentissage obligatoire des règles de comportement des usagers les plus vulnérables – les piétons & les cyclistes – dans les cursus scolaires gérés par le ministère de l'Éducation et de l'Enseignement supérieur (MEES).

3. Les campagnes de sensibilisation

Depuis dix ans la Ville a accentué ses efforts de sensibilisation à la sécurité des piétons et des cyclistes dans le cadre de sa stratégie de sécurité routière. Malgré le succès des campagnes menées par la Ville sur les thèmes du partage de la route, de la vitesse au volant de la sécurité aux abords des écoles et de la courtoisie, les piétons et les cyclistes de Québec représentaient encore la moitié des victimes d'accidents graves en 2015.

À l'instar des campagnes menées depuis plus de trente ans pour lutter contre le tabagisme, les campagnes visant le changement de comportement des usagers de la route doivent marteler des messages forts, frappants, répétés et à long terme.

Proposition 3 : Accentuer les campagnes gouvernementales visant la sécurité des usagers les plus vulnérables.

4. La distraction sur la route

La Ville partage le constat de la SAAQ et du Conseil canadien de la sécurité sur l'ampleur du fléau que constitue l'utilisation du cellulaire au volant, particulièrement chez les jeunes. Le document de consultation publique sur la sécurité routière propose d'augmenter le nombre de points d'inaptitude aux conducteurs surpris en ayant en main un appareil muni d'une fonction téléphonique, que ce soit pour parler, lire, écrire ou consulter le Web. La Ville appuie cette proposition.

La distraction à vélo causée par l'utilisation d'un cellulaire met également les cyclistes en danger, pour eux-mêmes mais aussi pour les autres usagers plus vulnérables de la rue. Par conséquent les sanctions contre la distraction sur la route devraient être applicables à tous les conducteurs de véhicules.

Proposition 4 : Appliquer aux cyclistes contrevenants les sanctions proposées par la SAAQ et visant les conducteurs surpris en ayant en main un cellulaire.

5. Le contrôle automatisé de la vitesse

Le projet pilote de coopération municipale encadre le choix des villes dans les types d'équipements à utiliser et dans la localisation des rues à contrôler.

Par ailleurs, le bilan de la première campagne de relevés de vitesse de la Ville tend à démontrer que la perception de la vitesse s'est améliorée dans les quartiers visés par les opérations de contrôle de vitesse réalisées durant les quinze derniers mois.

Proposition 5 : Accorder plus de pouvoir et de flexibilité aux municipalités pour le déploiement de radars photographiques mobiles sur leur réseau routier.

6. Le contrôle automatisé aux feux rouges

Le non-respect des feux rouges aux intersections par des automobilistes délinquants est devenu un problème important. Dans le cadre du PPCM, le MTMDET a mis à la disposition des villes des équipements qui répondent difficilement aux contraintes d'installation et d'exploitation des villes et ne permettent pas d'atteindre l'objectif d'augmenter le respect des feux rouges sur l'ensemble du réseau municipal.

Proposition 6 : Poursuivre la recherche de solutions intelligentes, mobiles, adaptives et à moindre coût au contrôle des intersections munies de feux rouges.

7. La technologie au service du citoyen

Le gouvernement propose que les automobilistes aient un meilleur accès à de l'information sur les conditions de circulation en temps réel afin qu'ils planifient mieux leurs déplacements et durant le trajet qu'ils adaptent leur conduite pour prévenir les accidents.

La Ville est déjà engagée dans le développement de solutions innovantes et intégrées telles que le gestionnaire artériel, qui permettra d'ajuster la majorité des feux de signalisation en amont et en fonction des événements (embouteillages, accidents, etc.) et de gérer la préemption aux feux verts pour les autobus du Réseau de transport de la Capitale, et l'application Copilote dont la phase 2 devrait également permettre aux usagers de la route d'être informés en temps réel sur les conditions de circulation à Québec.

Proposition 7 : Soutenir le développement de solutions interopérables entre tous les gestionnaires de réseaux routiers.

CONCLUSION

La mobilité urbaine change. La technologie change nos comportements, nos façons d'interagir avec les autres mais aussi de résoudre nos problèmes urbains.

La Ville s'efforce d'intégrer, avec le gouvernement du Québec, la sécurité routière dans ses objectifs de développement durable pour que ses citoyens puissent se déplacer en toute sécurité et contribuer à un avenir plus prospère. Sa conviction qu'une stratégie en matière de sécurité routière pouvait améliorer son bilan routier a porté ses fruits mais il s'agit d'un combat de tous les instants qui doit se poursuivre sur tous les terrains.

La sécurité routière doit être aussi l'affaire de tous. L'approche concertée initiée par le gouvernement devrait lui permettre d'ajuster ses objectifs et ses actions en réponse aux préoccupations et aux attentes des villes et de ses citoyens.

SYNTHÈSE DE NOS PROPOSITIONS

Proposition 1 : Élaborer de nouveaux guides et normes de conception de rues en considérant les réseaux routiers des villes comme des milieux de vie partagés, complets, diversifiés et urbains et réviser les articles de son Code de la sécurité routière (CSR) visant notamment la sécurité des usagers les plus vulnérables.

Proposition 2 : Intégrer l'apprentissage obligatoire des règles de comportement des usagers les plus vulnérables – les piétons & les cyclistes – dans les cursus scolaires gérés par le ministère de l'Éducation et de l'Enseignement supérieur (MEES).

Proposition 3 : Accentuer les campagnes gouvernementales visant la sécurité des usagers les plus vulnérables.

Proposition 4 : Appliquer aux cyclistes contrevenants les sanctions proposées par la SAAQ et visant les conducteurs surpris en ayant en main un cellulaire.

Proposition 5 : Accorder plus de pouvoir et de flexibilité aux municipalités pour le déploiement de radars photographiques mobiles sur leur réseau routier.

Proposition 6 : Poursuivre la recherche de solutions intelligentes, mobiles, adaptives et à moindre coût au contrôle des intersections munies de feux rouges.

Proposition 7 : Soutenir le développement de solutions interopérables entre tous les gestionnaires de réseaux routiers.

LA STRATÉGIE DE SÉCURITÉ ROUTIÈRE

10 ans d'actions de sensibilisation

Stratégie 2007-2009

Axes d'intervention

- Améliorer le comportement des usagers de la route
- Réduire le nombre et la gravité des accidents du territoire en s'attaquant aux causes principales de collision (excès de vitesse et conduite sous l'influence de l'alcool)

Stratégie 2011-2013

Axes d'intervention

- 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

Stratégie 2015-2017

Axes d'intervention

- Intervenir sur les parcours écoliers et les zones scolaires
- Favoriser le partage de la route entre les différents usagers
- Agir sur les facteurs d'insécurité de la population en matière de sécurité routière
- Promouvoir la sécurité des milieux résidentiels et réprimer la vitesse excessive et les comportements à risque
- Cibler les endroits les plus accidentogènes et y intervenir en tenant compte des usagers vulnérables

Projet-pilote



Outils de communication

Relations publiques, publicités, affichage

Campagnes de sensibilisation à la sécurité routière

2010-2013



2014-2015



2016



Volet sécurité routière

Outils de communication

Panobus, SMS, Web, radio, affichage, imprimés, relations publiques, animations vidéo, capsules éducatives

Volet scolaire

Outils de communication

Panobus, relations publiques, 20 activités de sensibilisation à la sécurité routière en vélo, promotion du service de accompagnement des élèves « Valet parking »

DES RÉSULTATS DE NOTORIÉTÉ ÉLOQUENTS 2010-2016

Notoriété des campagnes numériques



19 847
visiteurs

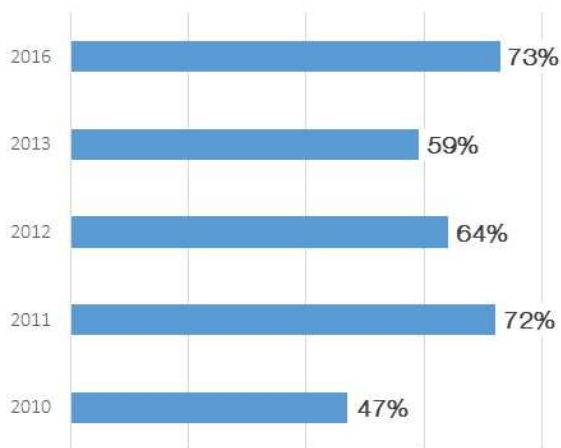


6 288
visiteurs



22 460
abonnés

Notoriété des campagnes radio



Un message bien compris



78 % des répondants âgés de 18 ans et + ont apprécié le message des panobus en 2016