



28 FEVRIER 2017

CONSULTATION PUBLIQUE DE LA SOCIÉTÉ  
D'ASSURANCE AUTOMOBILE DU QUÉBEC  
(SAAQ)

RECOMMANDATIONS POUR AMELIORER LA SECURITE ROUTIERE

PAUL SHOIRY  
CONSEILLER MUNICIPAL DU DISTRICT ELECTORAL DE SAINT-LOUIS SILLERY  
Ville de Québec

## TABLE DES MATIERES

<b>MISE EN CONTEXTE</b> .....	<b>3</b>
<b>RECOMMANDATION</b> .....	<b>5</b>
1. LE RÉSEAU CYCLABLE .....	5
1.1- <i>Instaurer le Port du casque obligatoire en tout temps pour tous.</i> .....	5
1.2- <i>Éducation et publicité de sensibilisation pour faire la promotion du partage de la route.</i> .....	6
1.3- <i>Installation obligatoire des poteaux délinéateurs sur les pistes cyclables à des endroits spécifiques.</i> .....	6
1.4- <i>Promouvoir l'installation de Sas Vélo dans les villes</i> .....	7
1.5- <i>Moderniser le code de la sécurité routière en y incluant une définition des usagers vulnérables</i> 8	
2. LA PLACE LAISSÉE AUX PIÉTONS .....	8
2.1- <i>Installation sur les passages piétons de panneaux de signalisation flexibles</i> .....	9
2.2- <i>Promouvoir le respect de la priorité piétonne sur les feux verts</i> .....	10
2.3- <i>Faire la promotion des panneaux double clignotants pour piéton</i> .....	10
3. VITESSE AU VOLANT .....	11
3.1- <i>Diminuer les vitesses permises en fonction des caractéristiques des rues</i> .....	12
3.2- <i>Diminuer la tolérance du dépassement de la vitesse permise</i> .....	13
3.3- <i>Modifier le code de la sécurité routière pour introduire le concept de rue partagée et créer un guide pour les municipalités</i> .....	14
3.4- <i>Réduire la circulation de transit sur les rues locales.</i> .....	15
4. AMÉNAGEMENT, SIGNALISATION ET ENTRETIEN. ....	16
4.1- <i>Planter le concept de rues complètes (complete streets).</i> .....	17
4.2- <i>Réduction de la largeur de la chaussée, notamment dans les quartiers résidentiels</i> .....	18
4.3- <i>Promouvoir l'installation de dos d'âne-allongé.</i> .....	19
4.4- <i>Ajout de trottoirs larges longeant les routes principales</i> .....	20
4.5- <i>Réaménagement des intersections</i> .....	20
4.6- <i>Plantation de végétaux et arbres le long des rues</i> .....	21
4.7- <i>Installer du mobilier et de la signalisation au centre de la rue</i> .....	22
4.8- <i>Ajouter une plus grande voie d'accotement asphaltée</i> .....	22
<b>CONCLUSION</b> .....	<b>23</b>
<b>ANNEXE A- TABLEAU DES RECOMMANDATIONS</b> .....	<b>24</b>
<b>ANNEXE B- CARTE DU DISTRICT DE SAINT-LOUIS-SILLERY</b> .....	<b>25</b>
<b>BIBLIOGRAPHIE</b> .....	<b>26</b>

## RECOMMANDATIONS SUR LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE

### MISE EN CONTEXTE

La ville de Québec compte de nombreuses routes et voies de circulation permettant aux citoyennes et citoyens de circuler de différentes manières, dans une logique de partage de la route. Cependant, au fil des années, suivant une densification massive de certains secteurs de la ville, notamment du district de Saint-Louis-Sillery dont vous trouverez une carte en annexe, la circulation routière est devenue de plus en plus dense. Ce district est un secteur où la circulation routière est un véritable enjeu puisqu'il est traversé par plusieurs artères très achalandées, notamment le chemin St-Louis, le boulevard Laurier, le boulevard René Lévesque, le boulevard Champlain, le chemin Sainte-Foy et celles-ci convergent à la tête des ponts. En effet, selon l'enquête de circulation réalisée tous les cinq ans par le ministère des transports, de 2008 à 2013 on constate une augmentation de 4% du nombre de passages entre les deux rives (ministères du Transport 2014). Le district de Saint-Louis-Sillery, étant à l'entrée ouest de la ville de Québec, il absorbe une grande partie de la circulation est-ouest provenant du nord, de l'ouest et de la Rive-Sud. Les données récentes démontrent que 47 % des déplacements qui proviennent du secteur Ouest de la Rive-Sud et 39 % des déplacements qui proviennent du secteur Est de la Rive-Sud ont pour destination l'Arrondissement de Sainte-Foy-Sillery-Cap-Rouge (Ville de Québec 2011).

De plus, en raison du nombre élevé d'axes de congestion à l'heure de pointe, ce secteur est fortement affecté par la circulation de transit dans ses quartiers résidentiels. Par circulation de transit nous entendons l'usage des automobilistes qui empruntent les rues locales des quartiers afin de gagner du temps en évitant les points de congestion. Ce phénomène pose de nombreux défis de sécurité.

La congestion routière, l'absence d'aménagement de sécurité de certaines voies, le peu d'encadrement de l'utilisation du vélo urbain et le manque de place laissé aux piétons sur certaines artères, minent la qualité de vie et les déplacements des citoyens de la Capitale.

Nous croyons que l'amélioration du partage de la route et l'amélioration de la sécurité routière doivent se faire en multipliant les axes d'interventions de l'État afin de viser une amélioration globale de la sécurité. Ces axes d'interventions doivent être à la fois pertinents, efficaces et efficients. En effet, nous croyons que les organismes gouvernementaux et la Ville doivent utiliser tous les registres d'intervention mis à leur disposition par des mesures d'aménagement, d'incitation, de sensibilisation et de coercition.

Notre intervention s'articulera autour de quatre objectifs précis et qui visent l'amélioration globale de la qualité de vie des citoyens et citoyennes. Premièrement, nous visons à augmenter la sécurité des utilisateurs du réseau routier qu'ils s'agissent des cyclistes, des piétons, des utilisateurs du transport en commun et des automobilistes. Nous croyons également que nous devons améliorer le sentiment de sécurité ressenti par les citoyens et citoyennes qui empruntent le réseau routier. En effet, nous croyons que plus les utilisateurs des réseaux routiers se sentiront en sécurité, plus ils seront enclins à diversifier leur mode de transport. Troisièmement, nous désirons une amélioration et une protection de la sécurité et de la santé des individus, en visant une réduction des accidents de la route et conséquemment une réduction des blessures. Finalement, nous souhaitons une amélioration globale du partage de la route entre les différents utilisateurs.

En raison de ces objectifs et de notre champ d'expertise dans le milieu municipal, je désire vous faire part de mes commentaires sur quatre thématiques précises : le réseau cyclable et les règlements entourant son utilisation, la place laissée aux piétons, la vitesse au volant et pour terminer l'aménagement, la signalisation et l'entretien de nos routes.

## RECOMMANDATION

### 1. LE RÉSEAU CYCLABLE

Selon le rapport de la Table québécoise de la sécurité routière, le bilan routier automobile est marqué par des améliorations notables au niveau de la sécurité et une baisse d'accidents. Par contre, le bilan cycliste et piétonnier demeure inquiétant. En effet, chez les cyclistes, le nombre de décès et de blessés graves est en augmentation par rapport aux dernières années. L'automobile demeure la première et principale cause d'accidents au détriment des usagers vulnérables que sont les piétons et les cyclistes.

#### 1.1- INSTAURER LE PORT DU CASQUE OBLIGATOIRE EN TOUT TEMPS POUR TOUS.

Le casque de vélo est un élément essentiel à la sécurité des cyclistes puisqu'il peut réduire considérablement les risques de blessures permanentes, de commotions cérébrales et de décès en cas de chute ou de collision. De plus, il a été démontré qu'un casque correctement ajusté peut réduire de 85% le risque de traumatisme crânien et cérébral grave (Le Soleil 22 juin 2013).

La Nouvelle-Zélande impose le port du casque à vélo depuis plus de 20 ans, en émettant des amendes d'une cinquantaine de dollars à ceux qui ne le portent pas. Au Canada, sept provinces sur dix se sont dotées de législation imposant le port du casque à vélo. En Ontario, au Manitoba et en Alberta la loi exige le port du casque à vélo pour les usagers de moins de 18 ans. Pour les adultes, le port du casque n'est cependant pas obligatoire. Toutefois, le port du casque à vélo est obligatoire pour tous en Colombie-Britannique et dans trois des quatre provinces maritimes. Nous croyons que nous devrions nous inspirer de ces provinces et instaurer le même type de législation.

Nous croyons qu'il en va de la préservation du bien collectif et du bien-être des individus, en plus de réduire les coûts en santé. En effet, selon les experts en santé de la plupart des centres hospitaliers universitaires, un dollar investi dans un casque à vélo permet de sauver environ 30\$ en coûts liés aux blessures (Le Soleil 22 juin 2013). C'est pourquoi nous recommandons fortement l'implantation d'une législation imposant le port du casque à vélo pour tous les usagers, puisque que peu importe l'âge, une chute à vélo sans casque aura les mêmes conséquences.

---

## 1.2- ÉDUCATION ET PUBLICITÉ DE SENSIBILISATION POUR FAIRE LA PROMOTION DU PARTAGE DE LA ROUTE

Nous croyons qu'il est nécessaire de faire davantage de publicité et de promotion auprès des automobilistes, des piétons et des cyclistes, afin de les sensibiliser au partage de la route avec les autres utilisateurs. Il existe une incompréhension des risques entre les différents utilisateurs du réseau routier et nous croyons qu'il faut travailler à ce qu'il y ait une meilleure communication et une meilleure compréhension des responsabilités et obligations de chacun des utilisateurs du réseau. Cette communication passe par une compréhension mutuelle de la réalité de chaque utilisateur de la route et par un respect des risques liés à chacun des différents moyens de transport.

C'est pourquoi nous proposons de faire une campagne de sensibilisation auprès des automobilistes, des cyclistes et des piétons afin de leur démontrer l'importance du respect de la sécurité des cyclistes, notamment en mettant d'avant les risques de blessures liés à un manque de prudence. Notamment, en visant les attentions liées à l'ouverture de portières en milieu urbain, les vérifications supplémentaires lors du partage de la route, et les différents signaux de circulation effectués par les cyclistes qui visent à mieux communiquer leurs intentions aux automobilistes.

Nous croyons également que l'enseignement des signaux de circulation cycliste et de la place du vélo sur nos routes devraient prendre une plus large place dans l'enseignement de la conduite au Québec. La notion de partage de la route devrait être indiquée dans les cours de conduites afin de la promouvoir davantage.

Également, nous croyons que les cyclistes et les piétons devraient être davantage sensibilisés quant à leur devoir de respect du code de la route, notamment en ce qui concerne les arrêts obligatoires et l'interdiction de rouler sur les trottoirs pour les cyclistes et le respect de traverse aux intersections pour les piétons.

---

## 1.3-INSTALLATION OBLIGATOIRE DES POTEAUX DÉLINÉATEURS SUR LES PISTES CYCLABLES À DES ENDROITS SPÉCIFIQUES

Avec le développement de plus en plus fréquent des pistes cyclables en bordure de route, nous croyons qu'il est venu le temps d'innover davantage afin de faire valoir la sécurité des cyclistes. Les pistes cyclables se doivent d'être bien identifiées, non seulement par des lignes au sol mais également par des obstacles qui rendent évidente la présence d'une piste cyclable pour les automobilistes. Ces obstacles se doivent également d'être sécuritaires. C'est pourquoi nous croyons que l'installation de balise Cyclo-Zone, de bollards et/ou de délinéateur devrait être obligatoire.

*Les balises Cyclo-Zone peuvent résister à tout impact même lorsque frappées par un véhicule à plus de 80km/h. Elles plient sous le choc pour ensuite reprendre sa position initiale et sa base en caoutchouc permet à celle-ci de résister au poids de véhicules lourds. La flexibilité et la légèreté de la balise Cyclo-Zone permettent d'éviter des blessures aux cyclistes entrant en contact avec celle-ci. De plus elles sont faciles d'installation et peu coûteuse.*

L'installation de cette signalisation rendra plus sécuritaire l'usage des pistes cyclables au Québec et rendra plus visibles les cyclistes et les pistes aux automobilistes. Nous croyons qu'il en va de la protection de la vulnérabilité des cyclistes et de l'amélioration du sentiment de sécurité globale des usagers.

#### 1.4- PROMOUVOIR L'INSTALLATION DE SAS VÉLO DANS LES VILLES

Les voies cyclables urbaines sont de plus en plus fréquentes. En effet, plusieurs villes font le choix de promouvoir l'utilisation du vélo que ce soit dans les déplacements quotidiens ou pour un usage récréatif. La cohabitation est cependant parfois difficile entre les cyclistes et les automobilistes. C'est pourquoi nous croyons que la SAAQ peut pallier à cette problématique en appliquant certaines mesures réglementaires, en faisant la promotion de certains aménagements urbains et en continuant son travail de communication et de sensibilisation.

L'une des mesures que nous croyons que la SAAQ devrait promouvoir auprès des villes et des municipalités est l'insertion de Sas vélo.

*Le Sas Vélo est une zone réservée aux cyclistes aux intersections régies par un feu de circulation devant la ligne d'arrêt des voitures. Il permet aux cyclistes de s'arrêter dans une zone qui leur est réservée. Le sas peut être aménagé pour tous les types de voies cyclables sur chaussée soit les bandes cyclables, les chaussées désignées ou les pistes cyclables.*

La ville de Montréal a commencé l'implantation de ces zones et celles-ci remportent un franc succès. En effet, les cyclistes peuvent s'y positionner aux feux rouges et redémarrer en toute sécurité, sans avoir à respirer les gaz émanant des tuyaux d'échappement des voitures et sans se faire couper par les voitures qui tournent à droite. Une fois la voie

dégagée par les cyclistes qui doivent rejoindre la bande cyclable opposée ou effectuer un virage, les voitures peuvent alors s'engager, sans avoir à craindre de heurter un cycliste.

Ces zones permettent également une meilleure cohabitation entre les vélos et les piétons puisque les cyclistes peuvent effectuer un changement de direction tout en étant à l'abri des automobilistes mais également sans nuire aux piétons. Ce genre de mesure permet un réel accroissement du sentiment de sécurité de tous les utilisateurs du réseau routier québécois. De plus, cet aménagement permettrait de réduire la taille des intersections ce qui aurait également pour effet de stimuler la vigilance des usagers.

#### 1.5- MODERNISER LE CODE DE LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE EN Y INCLUANT UNE DÉFINITION DES USAGERS VULNÉRABLES

Les cyclistes et les autres usagers vulnérables ont peu de chance de survivre à une collision avec une voiture roulant à plus de 30km/h (Ministère des Transports 2017) Ce constat a conduit de nombreux pays à définir de nouvelles cibles en matière de vitesse et une nouvelle conception des interactions entre les usagers de la route. C'est pourquoi on a vu le principe « d'utilisateur vulnérable » apparaître dans les codes de sécurité routière.

Inclure une définition de l'utilisateur vulnérable implique une obligation de prudence par rapport aux usagers les plus fragiles, soit les piétons et les cyclistes. Selon la convention de Vienne « les conducteurs doivent faire preuve d'une prudence accrue à l'égard des catégories d'utilisateurs les plus vulnérables tels que les piétons et les cyclistes » (Vivre en ville 2014). Nous croyons qu'insérer la définition des usagers vulnérables permettra de cibler les interventions envers ces deux types de clientèles et lui donnera un statut plus significatif et particulier.

Une fois la définition de l'utilisateur vulnérable incluse dans le code de sécurité routière, plusieurs modifications peuvent alors être introduites, soit d'accommoder les cyclistes, par des mesures et une tolérance appropriées, au lieu d'interdire la circulation sur les voies réservées d'autobus, hausser les sanctions pour les accidents à l'ouverture d'une portière, etc. Les autres règles de circulation, et leur application pourraient être revues en se basant sur les mêmes principes reconnaissant la vulnérabilité des usagers des transports actifs.

## 2. LA PLACE LAISSÉE AUX PIÉTONS

Selon le code de la sécurité routière les piétons ont des responsabilités et des droits aux même titre que n'importe quel autre utilisateur du réseau routier. Ils doivent utiliser en tout temps le trottoir et marcher sur le bord de la chaussée en sens inverse de la



circulation en cas d'absence de trottoirs. Ils doivent également traverser aux intersections et aux passages pour piétons et se conformer aux feux pour piétons installés aux intersections (Code de la sécurité routière).

Les automobilistes doivent quant à eux céder le passage aux piétons qui ont la priorité à une intersection lorsque la silhouette blanche du feu apparaît ou sur un feu vert s'il n'y a pas de feu pour le piéton, et devant un panneau d'arrêt.

*Les passages pour piétons sont délimités par des bandes jaunes et sont indiqués par un panneau. Le piéton a la priorité sur les conducteurs et les cyclistes, qui doivent lui céder le passage. Par contre, il doit s'assurer qu'il peut traverser sans risque, c'est-à-dire que les véhicules et les cyclistes l'ont vu et qu'ils lui cèdent le passage (SAAQ 2017)*

Les derniers chiffres de la SAAQ démontrent que chaque jour environ 8 piétons sont heurtés par un véhicule, principalement en zone urbaine (SAAQ 2013). La principale cause de ces collisions est l'inattention et la négligence à la fois des piétons et des automobilistes. C'est pourquoi nous croyons que nous nous devons d'intervenir afin de protéger la sécurité des piétons.

## 2.1- INSTALLATION SUR LES PASSAGES PIÉTONS DE PANNEAUX DE SIGNALISATION FLEXIBLES

Les dernières données d'accidents du ministère des Transports nous informent que 73% des collisions avec blessé se font sur les rues où la limite de vitesse est de 60km/h et moins. Cela serait dû au fait que la limite de vitesse n'est pas suffisamment respectée par les automobilistes qui ne sont que de passage puisque les voies larges et l'absence d'obstacle sur le parcours routier rendent plus facile une augmentation accrue de la vitesse. Nous croyons donc que de simplement diminuer la vitesse maximale permise ne sera pas suffisant et qu'il faille améliorer les aménagements pour augmenter la sécurité.

C'est pourquoi nous proposons d'obliger l'installation de panneaux flexibles de passages piétons installés entre les deux voies au centre de la rue. Une meilleure signalisation dans les quartiers près des grands pôles d'emploi comme le district de Saint-Louis-Sillery nous apparaît essentielle. Ces quartiers sont plus sujets aux accidents pour les piétons et cyclistes puisque la circulation de transit aux heures de pointe déborde dans les rues locales afin d'éviter la congestion automobile lors de l'entrée et la sortie du travail. C'est pourquoi nous croyons qu'il faut sécuriser et protéger les piétons et cyclistes dans ces

quartiers et implanter des mesures comme les panneaux en milieu de rue pour inciter l'automobiliste à diminuer sa vitesse et respecter les passages pour piétons.

Nous croyons également qu'il devrait être obligatoire d'installer ces panneaux dans les rues locales près des écoles secondaires et primaires et des zones de parcs. L'objectif derrière l'installation de ces panneaux est qu'en raison de leur positionnement au centre des deux voies, les automobilistes n'aient d'autres choix que de réduire leur vitesse afin de s'assurer d'éviter ledit obstacle. Ainsi, cela améliorerait la sécurité des piétons aux abords de ces institutions et équipements et renforcerait leur statut prioritaire dans les quartiers résidentiels.

---

## 2.2- PROMOUVOIR LE RESPECT DE LA PRIORITÉ PIÉTONNE SUR LES FEUX VERTS

Le code de sécurité routière actuel stipule qu'en l'absence de lumière assurant la priorité aux piétons, ceux-ci ont la priorité lorsque la lumière de signalisation dans leur direction tourne au vert. Ainsi, si un automobiliste désire effectuer un virage, il doit attendre que le piéton ait terminé de traverser avant de s'engager. La réalité vécue diffère cependant de la théorie. En effet, force est de constater qu'il existe un manque de connaissance des droits et devoirs de chacun, et ce à la fois de la part des automobilistes et des piétons. Nous croyons que la SAAQ peut pallier à cette problématique en adoptant plusieurs mesures.

Premièrement en mettant en place des mesures pour instaurer une culture de respect des passages piétonniers en faisant la promotion de la priorité piétonne sur les lumières vertes. Cette promotion doit passer par une campagne de sensibilisation de la priorité piétonne en milieu urbain. Parallèlement, la surveillance policière quant au respect de la priorité piétonnière par les automobilistes devrait être accrue, et les sanctions prévues devraient s'appliquer plus sévèrement.

Enfin, nous croyons que la formation des jeunes automobilistes devrait être revue afin de mettre une plus grande emphase sur le respect de la priorité piétonnière sur les feux verts, mais également sur les passages piétons.

---

## 2.3-FAIRE LA PROMOTION DES PANNEAUX DOUBLE CLIGNOTANTS POUR PIÉTON

Tous les passages piétonniers sont délimités par des bandes jaunes ou blanches au sol et sont normalement désignés par un panneau. Ces passages sont situés hors intersections, à des endroits où il n'y a pas de panneaux d'arrêt ni de feux de circulation. Les automobilistes n'ont alors pas à s'arrêter devant ces passages, sauf si un piéton s'y engage.

Nous croyons que ces passages devraient être plus visibles pour aviser l’automobiliste de leur présence. Il est possible d’améliorer la visibilité de ces passages par l’installation de panneau double clignotants avec DEL pour les piétons. Le panneau double clignotants, avec ses DEL ultra brillantes, stimule la vigilance des conducteurs aux traverses de piétons lorsque celui-ci se présente à la traverse et active le panneau. Il ne s’agit pas d’une lumière de priorité piétonne avec un décompte, mais bien d’une lumière visant à avertir l’automobiliste de la présence d’un piéton. Les feux clignotants pourraient être activés sur demande par les personnes désirant traverser la rue. Nous croyons que ce genre de signalisation permettrait d’améliorer la visibilité des passages piétons, et ce, à moindre coût.

### 3. VITESSE AU VOLANT

La vitesse affichée sur les réseaux routiers correspond à la vitesse légale que tout automobiliste doit respecter. Elle est basée sur plusieurs aspects, soit « l’importance de la route, la sécurité routière, l’activité économique sur la rue et le contrôle de la circulation » (*Guide de conception géométrique des rues de la ville de Québec* Ville de Québec 2008). L’ensemble du réseau routier de la ville de Québec, est hiérarchisé en 9 catégories, chacune ayant ses caractéristiques spécifiques. Les rues sont hiérarchisées de la manière suivante :

TABLEAU 1

Type de rue	Trottoir		Vitesse (km/h)	
	Largeur (m)	Nombre	Conception	Affichée
<b>Artère principale</b>	2	2	80	50/70
<b>Artère secondaire</b>	2	2	70	50
<b>Collectrice principale</b>	2	2	65	50
<b>Collectrice secondaire</b>	2	1	60	50
<b>Locale principale résidentielle</b>	1.75	1	60	50
<b>Locale secondaire résidentielle</b>	1.75	Voir note <sup>1</sup>	50	50
<b>Locale tertiaire résidentielle</b>	1.75	Voir note	50	50
<b>Locale principale industrielle</b>	1.75	Voir note	50	50
<b>Locale secondaire industrielle</b>	1.75	Voir note	50	50

Source : Ville de Québec 2008

<sup>1</sup> Un trottoir doit être construit dans le cas où une des conditions suivantes est rencontrée :

- (1) Le volume de circulation dépasserait le débit maximal pour lequel la rue est conçue ;
- (2) L’occupation en bordure serait soit commerciale, soit résidentielle de forte densité ;
- (3) La rue serait un cheminement pour des écoliers ou des usagers du transport en commun, desservirait un parc, une école, des secteurs de grandes attractions, ferait partie d’un chemin piétonnier local ou si l’ingénieur ou les autres intervenants de la Ville de Québec en démontrent la nécessité.

Comme le tableau le démontre, pour chaque catégorie de rue une vitesse maximale est affichée et le nombre de trottoirs longeant cette rue est également établi en fonction de cette catégorisation. Cependant, selon certains critères, la vitesse peut être diminuée notamment s'il y a présence d'une zone scolaire, d'un passage piétons prioritaire, d'une densité élevée de logements ou s'il y a circulation piétonnière et cycliste qui nécessite une diminution de la vitesse pour des questions de sécurité (*Guide de conception géométrique des rues de la ville de Québec*, Ville de Québec 2008).

La vitesse au volant est reconnue comme étant l'une des principales causes d'accidents de la route. De nombreuses études affirment que l'accroissement de la vitesse augmente non seulement le risque de collision, mais également la gravité des blessures qui en résultent. C'est pourquoi nous croyons qu'il est primordial de s'attaquer de front à ce problème. Nous constatons que malgré les campagnes de sensibilisation et la surveillance policière, la circulation au-delà des limites de vitesse permises dans la ville de Québec est un problème continu et constant. Par ailleurs, de nombreux citoyens du district de Saint-Louis-Sillery se plaignent régulièrement à la Ville de la vitesse des automobiles dans leurs rues. Force est de constater qu'il s'agit là d'un problème qui perdure et qui revient fréquemment.

### 3.1- DIMINUER LES VITESSES PERMISES EN FONCTION DES CARACTÉRISTIQUES DES RUES

À l'heure actuelle, comme le démontre le tableau n°1, les rues locales, les collectrices et les artères secondaires ont la même limite de vitesse. À notre avis, permettre des limites de vitesses de 50km/h dans ces rues à vocations complètement différentes constitue une aberration sur le plan de la sécurité routière. En effet, les rues locales principalement présentes dans les quartiers résidentiels devraient afficher des limites de vitesse inférieures aux limites affichées sur les artères et collectrices. La vocation d'une rue locale fait en sorte que l'automobiliste qui l'emprunte se retrouve souvent en présence de piétons et cyclistes et il devrait donc adopter une conduite qui tient compte des caractéristiques de la rue et des quartiers à forte densité résidentielle.

Nous croyons que les limites de vitesse devraient être revues en fonction de la catégorie et de la configuration de la rue, de son type de circulation, de l'activité piétonne et cycliste, et des usages et fonctions qu'on y retrouve. C'est pourquoi nous recommandons de revoir les limites de vitesse selon la catégorie de chaque rue en tenant compte des éléments pouvant influencer le besoin d'assurer une meilleure sécurité pour tous.

Nous proposons d'abord que la vitesse des rues locales soit limitée à 30km/h. Nous proposons également que la vitesse des rues collectrices soit limitée à 40 km/h, et que

celle pour les artères secondaires soit limitée à 50km/h. Finalement les artères principales devraient être soumises à des vitesses de 50 ou à 60 km/h en fonction de la configuration permettant d'assurer une meilleure sécurité pour tous.

Les conséquences de la vitesse sur la qualité de vie des individus sont significatives. Le gouvernement du Québec via son guide sur *La gestion de la vitesse sur le réseau routier municipal en milieu urbain* affirme qu'en milieu urbain, de faibles réductions de vitesse peuvent avoir un effet significatif sur la gravité des blessures résultant de collisions. De nombreuses études démontrent qu'une réduction de 10% de la vitesse moyenne entraînerait une diminution de 3% des collisions mortelles et de 15% des autres types de collisions (Gouvernement du Québec 2012).

C'est pourquoi nous croyons que nous devrions diminuer la vitesse de circulation sur les rues locales à 30km/h. D'ailleurs, nous souhaitons vous signaler que cette limite de vitesse de 30 km/h existe déjà dans la plupart des rues locales du district de Saint-Louis-Sillery que je représente et a fait ses preuves. Cette limite a très bien démontré les bienfaits d'une limite de vitesse inférieure sur les rues locales des quartiers résidentiels. Cette recommandation s'inscrit dans la lignée des mesures adoptées par plusieurs villes qui ont décidé de diminuer les limites de vitesse dans les rues locales et collectrices. Par exemple, la ville de Montréal a décidé de réduire la limite de vitesse à 30km/h dans l'ensemble des quartiers résidentiels et de 40km/h sur les collectrices secondaires. Nous estimons que cette approche devrait être uniformisée et que le gouvernement du Québec et la SAAQ devraient faire la promotion de la diminution des limites vitesses en fonction de la catégorisation du réseau routier tel que nous le recommandons. Cette recommandation avait d'ailleurs été formulée en 2013 par la Table québécoise de la sécurité routière.

---

### 3.2- DIMINUER LA TOLÉRANCE DU DÉPASSEMENT DE LA VITESSE PERMISE

Les limites de vitesse sont déterminées selon plusieurs facteurs qui visent à assurer une circulation sécuritaire des automobilistes sur le réseau routier. Il est d'usage au Québec, de tolérer un certain dépassement de la vitesse permise avant d'octroyer une sanction. Bien que cette pratique ne soit pas reconnue dans le code de la sécurité routière elle fait maintenant partie des habitudes de conduite des automobilistes. Cette tolérance des limites de vitesse est souvent corrélée avec le type de rue sur lequel l'automobiliste circule. Nous croyons cependant que sur les rues de type collectrices ou locales, ce genre de tolérance pose problème et nuit à la sécurité des usagers.

À la ville de Québec, il semble que la tolérance des dépassements de la limite de vitesse soit très élevée, et ce dans des zones où la limite est déjà à 30km/h. Nous sommes d'avis

qu'il est normal qu'il y ait une certaine tolérance de la part des policiers puisque les appareils de mesure de la vitesse ne sont pas toujours totalement et parfaitement précis. Il doit donc y avoir une marge de manœuvre pour l'imprécision des instruments de mesure, en plus de tenir compte du facteur humain.

Toutefois, il nous semble contre-indiqué de continuer de permettre une trop grande tolérance entre la vitesse affichée et la vitesse tolérée des automobilistes. Comme le gouvernement du Québec le dit lui-même dans son *Guide de la gestion de la vitesse dans les milieux urbains*, une signalisation non respectée nuit à la crédibilité de la signalisation en général. Cependant, comme la culture de tolérance est insérée dans les habitudes de conduites des automobilistes québécois, nous proposons d'être plus strict quant aux dépassements tolérés dans les rues locales et les collectrices en ne tolérant qu'un dépassement minimal.

### 3.3- MODIFIER LE CODE DE LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE POUR INTRODUIRE LE CONCEPT DE RUE PARTAGÉE ET CRÉER UN GUIDE POUR LES MUNICIPALITÉS

Cette mesure vise à encourager la promotion du concept de rue partagée puisque celle-ci a comme objectif de réduire la vitesse des automobilistes dans les rues locales et favorise une meilleure cohabitation des usagers de la route.

La table québécoise de la sécurité routière concevait les principales caractéristiques d'une rue partagée :

- ◆ La priorité est accordée aux piétons sur l'ensemble de la chaussée ;
- ◆ Les usagers adoptent un comportement prudent et respectueux envers les autres usagers plus vulnérables ;
- ◆ La limite de vitesse est fixée à 20 ou 30 km/h ;
- ◆ Les cyclistes peuvent circuler à contresens dans les rues partagées à sens unique, sauf s'il y a une signalisation qui indique le contraire ;
- ◆ L'aménagement est cohérent avec le concept, c'est-à-dire qu'il tient compte de la priorité accordée aux piétons et qu'il assure le confort et la sécurité de leurs déplacements, notamment ceux des personnes handicapées (TQSR 2013)

Actuellement, il n'existe pas de guide concernant l'aménagement de rues partagées ; de plus, le cadre légal et réglementaire actuellement en vigueur ne précise pas les règles de circulation adaptées à ces aménagements. Or, il est important, pour favoriser leur respect, que les mêmes règles s'appliquent à des environnements semblables dans toutes les municipalités. C'est pourquoi nous croyons que le concept de rue partagée devrait

être inclus et défini dans le code de sécurité routière, tout comme le proposait la Table québécoise de sécurité routière en 2013.

---

#### 3.4- RÉDUIRE LA CIRCULATION DE TRANSIT SUR LES RUES LOCALES

Le district de Saint-Louis-Sillery que je représente est traversé par de nombreux axes de circulation est-ouest, comme le chemin St-Louis, le boulevard Laurier, le boulevard René Lévesque, le chemin Sainte-Foy, le boulevard Champlain et la Grande-Allée. Il rejoint les autoroutes à la tête des ponts de Québec et Pierre-Laporte. La congestion automobile aux heures de pointe sur ces artères a comme conséquence une circulation de transit importante sur les rues collectrices et locales. Cette circulation de transit par des automobilistes pressés voulant contourner les bouchons de circulation dans des secteurs de rues collectrices et locales crée un véritable problème de sécurité dans les quartiers résidentiels. Les automobilistes roulent à des vitesses élevées, souvent au-delà de la vitesse permise, et cherchent des raccourcis pour se rendre plus rapidement à leur destination en contournant la congestion sur les artères de la ville.

Cette circulation de transit inquiète énormément les citoyennes et citoyens des quartiers résidentiels puisqu'elle constitue un danger réel pour piétons adultes et enfants ainsi que les cyclistes qui doivent circuler dans la rue puisque, rappelons-le, les rues locales ne sont généralement pas dotées de trottoirs. La majorité des plaintes que l'on reçoit à la Ville pour la vitesse des rues collectrices et locales proviennent justement de cette circulation de transit. De plus, considérant les derniers chiffres de la SAAQ stipulant que la majorité des accidents avec blessé se produit dans les quartiers résidentiels, il nous semble impératif d'agir.

Nous croyons que nous pouvons augmenter considérablement la sécurité dans les quartiers résidentiels en prenant des mesures pour inciter les automobilistes à utiliser les réseaux artériels. Pour se faire, la SAAQ et la Ville devraient réaliser une campagne de sensibilisation continue afin d'inciter les automobilistes à demeurer sur les grandes artères plutôt que de tenter d'éviter le trafic par des voies secondaires. Une telle campagne de sensibilisation devrait être faite tout au long de l'année et démontrerait l'importance accordée à la sécurité des piétons et des cyclistes dans les quartiers résidentiels.

Nous croyons également qu'il est nécessaire d'implanter des mesures d'atténuation dans les quartiers résidentiels, tels que des aménagements urbains physiques et géométriques, des arrêts obligatoires, des sens uniques, et des ralentisseurs, communément appelés dos-d'âne allongé, comme il en existe déjà dans certains quartiers résidentiels de la ville

de Québec, dont celui que je représente. Aussi, une présence policière régulière dans les rues où les plaintes sont fréquentes serait une mesure de coercition efficace.

#### 4. AMÉNAGEMENT, SIGNALISATION ET ENTRETIEN.

Dans l'élaboration d'un plan d'action et d'intervention sur la sécurité routière, plusieurs éléments sont à considérer. Le ministère des Transports et de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports affirme notamment « qu'il est avantageux de combiner les différents types d'intervention comme la sensibilisation des usagers, la réglementation, la surveillance policière et l'aménagement des rues ». Nous demeurons persuadés qu'un meilleur aménagement des rues, des quartiers, des intersections, ainsi qu'une meilleure signalisation sont essentiels à l'amélioration de la sécurité des citoyens de nos quartiers. Pour ce faire, il devient évident que nous devons repenser l'aménagement des rues, afin de multiplier des rues complètes (COMPLETE STREETS <http://completestreetsforcanada.ca/>), soit des rues sécuritaires et accessibles pour chacun des utilisateurs.

Nous croyons que lorsqu'une ville s'apprête à rénover une rue, elle devrait avoir comme première préoccupation d'assurer une meilleure sécurité routière à l'ensemble de ses usagers. C'est pourquoi nous croyons qu'à chaque fois que la Ville prévoit refaire une rue, que ce soit partiellement ou en profondeur, elle devrait veiller à repenser son aménagement afin d'y introduire des éléments visant à améliorer les utilités de la rue. Nous croyons donc que la SAAQ devrait promouvoir auprès des villes que chaque réfection de rue soit accompagnée d'une réflexion afin de repenser l'aménagement pour y améliorer la convivialité en s'inspirant du modèle de rue complète. Cette approche de rue complète suppose une vision où l'ensemble des usagers, piétons, cyclistes et automobilistes, bénéficient d'un accès sécuritaire et confortable à la rue. Il n'existe pas qu'une seule approche dans la conception de rue complète. Cependant, cette façon de faire assurerait que l'ensemble de l'aménagement routier, les infrastructures présentes et les designs de rues, respectent les besoins de l'ensemble des utilisateurs. Les aménagements pour assurer l'implantation d'une rue complète peuvent prendre plusieurs formes, soit de revoir la géométrie des rues, réduire la largeur de la chaussée, ajouter des ralentisseurs, communément appelés dos d'âne-allongé, réaliser la plantation de végétaux et d'arbres et installer du mobilier urbain et de la signalisation au centre des rues pour inciter au respect des limites de vitesse.

Dans les recommandations suivantes, nous exposerons les différentes propositions d'aménagement, de signalisation et d'entretien que nous croyons que la SAAQ devrait promouvoir auprès des municipalités afin d'implanter davantage le concept de rue complète.



---

#### 4.1- IMPLANTER LE CONCEPT DE RUES COMPLÈTES (*COMPLETE STREETS*)

Par définition, la géométrie des rues correspond à une notion physique des villes qui englobe le positionnement des édifices aux abords des rues, l'aménagement des intersections, la signalisation et les feux de circulation, ainsi que les usages possibles sur la rue soit la marche, le vélo, l'automobile et le réseau de transport en commun. Cependant, la géométrie d'une rue possède également une notion sociale qui correspond à sa convivialité, la sécurité de son usage et à l'aspect général de son environnement. Ce que nous proposons, c'est de revoir cette géométrie en y incluant des pratiques liées au concept de rue complète.

Repenser la géométrie des rues implique une adéquation des deux notions, à la fois sociale et physique, afin de former des rues plus complètes, d'où l'appellation du concept. Elle implique l'obligation d'une réflexion à chaque réfection de rue en pensant non seulement à la configuration physique de la rue, mais également à savoir si cette configuration vise à augmenter la sécurité des usagers, à améliorer la convivialité de la rue et à y multiplier les usages. De plus, elle oblige à augmenter les aménagements afin d'améliorer la sécurité de tous les usagers pour que la rue devienne accessible au plus grand nombre de types d'usagers possible.

Dans le document *La rue complète, l'accessibilité universelle qui fait du chemin*, le Ministère des Affaires municipales, des Régions et de l'Occupation du territoire rappelle que « l'espace physique doit alors y être repensé pour que tous les usagers potentiels de cet espace urbain puissent se déplacer efficacement, confortablement, en toute sécurité et dans le respect des uns et des autres » (MAMROT 2012).

Un exemple cité par le MAMROT est la promenade Samuel De Champlain qui se trouve dans le district que je représente. Cette artère au débit important, comprend à la fois des voies réservées pour le transport en commun et pour les voitures, des trottoirs pour les piétons assez larges et surbaissés aux intersections pour faciliter le déplacement des personnes à mobilité réduite, et des pistes cyclables pour permettre le passage sécuritaire des cyclistes. Le mobilier urbain et la verdure permettent de rendre le déplacement agréable pour tous.

Plusieurs rues du district de Saint-Louis-Sillery ont été refaites avec ce concept à la fois par l'ancienne ville de Sillery et par la nouvelle ville de Québec mais cette pratique semble avoir été abandonnée avec le temps.

Puisqu'il est difficile de transformer toutes les rues d'une ville de la sorte en raison des infrastructures existantes dans les vieux quartiers, les rues complètes doivent tout de

même être implantées que ce soit en partie ou en totalité, à chaque réfection de rue et être connectées avec le reste du réseau notamment avec les itinéraires cyclables, les rues locales et les réseaux de transports en commun.

**Principe d'une rue complète :**

- Inclut une vision indiquant pourquoi et comment la collectivité désire avoir des rues complètes ;
- Spécifie que la rue complète répond aux besoins de tous les usagers, ce qui inclut les piétons, les cyclistes et les passagers du transport en commun de tout âge et de toute capacité, ainsi que les camions, les autobus et les automobiles ;
- Encourage la connectivité des voies afin de créer un réseau complet, intégré et connecté ;
- S'applique à toutes les voies et est donc adoptée par tous les acteurs (municipalités, gouvernements) ;
- S'applique autant aux nouveaux projets qu'à la réfection et inclut la planification, la conception, l'entretien et l'exploitation, pour l'ensemble de l'emprise ;
- Précise les exceptions pouvant être autorisées, cette autorisation étant faite à haut niveau ;
- Recommande l'utilisation des meilleures pratiques de conception et des normes les plus récentes, tout en étant flexible pour satisfaire les besoins des usagers ;
- Recommande que les solutions s'arriment harmonieusement au contexte local.
- Inclut l'ensemble des étapes visant l'implantation de la politique (MAMROT 2012)

Nous croyons que le gouvernement du Québec et la SAAQ devraient inciter les municipalités à se doter d'un plan de réfection des rues basé sur le concept de rue complète. Cette approche lors de nouveaux projets ainsi que lors de la réfection des rues, résulterait en la reconfiguration optimale du réseau routier pour l'ensemble des utilisateurs. Elle permettrait de réduire la vitesse des automobilistes et d'augmenter le sentiment global de sécurité de l'ensemble des usagers.

#### 4.2- RÉDUCTION DE LA LARGEUR DE LA CHAUSSÉE, NOTAMMENT DANS LES QUARTIERS RÉSIDENTIELS

La forme que prennent les différents types d'aménagements de rue détermine la vitesse des automobilistes. Bien que les mesures d'aménagement relèvent principalement des

autorités municipales, le rôle normatif du ministère des Transports lui permet d'orienter et de faire des recommandations auprès des municipalités.

C'est pourquoi nous recommandons que le ministère des Transports incite les municipalités à effectuer des réductions de la largeur de la chaussée à des endroits stratégiques dans les quartiers résidentiels. Ce type de conception possède l'avantage d'agir comme mesure de modération de la circulation. En effet, cela crée une apparence de contingentement qui pousse l'automobiliste à réduire sa vitesse et dissuade la circulation de transit sur les rues locales. Avec une largeur diminuée, la circulation à double sens demeure parfaitement possible, mais demande à l'automobiliste d'être plus alerte et donc de ralentir. Plus sécuritaire pour tous, les rues locales ainsi apaisées offrent un cadre de vie plus agréable aux résidents.

---

#### 4.3- PROMOUVOIR L'INSTALLATION DE DOS D'ÂNE-ALLONGÉ

Dans certaines circonstances, le ralentisseur (dos d'âne-allongé) est utile pour contraindre l'automobiliste à réduire sa vitesse ou diminuer la circulation de transit dans les quartiers résidentiels. Il oblige également les automobilistes à être plus prudents et alertes lorsqu'ils circulent dans les quartiers résidentiels.

*Le ralentisseur ou communément appelé « Dos-d'âne allongé » est une surélévation de la chaussée en forme d'arc de cercle dont la longueur est supérieure à l'empattement d'une automobile, soit environ 4 mètres de longueur, avec une hauteur de 80 mm.*

Bien que l'implantation de dos-d'âne allongé puisse causer certains inconvénients, il demeure un moyen très efficace pour diminuer la circulation et surtout la vitesse des véhicules. La Ville de Québec a pris la décision il y a quelques années de ne plus installer de ralentisseurs (dos-d'âne allongé) malgré le fait que ceux existants aient été une solution efficace et concrète aux plaintes de citoyens sur la vitesse des véhicules dans les rues locales. Nous croyons qu'il s'agit là d'une erreur. En effet, lorsque nous observons que d'autres municipalités telles que les villes de Montréal, Longueuil et Laval, maintiennent l'installation de ralentisseurs, il est étonnant que la Ville de Québec ne le fasse plus.

Plusieurs rues locales du district de Saint-Louis-Sillery sont dotées de ralentisseurs (dos-d'âne allongé) installés par l'ancienne Ville de Sillery, et les citoyens en sont très satisfaits. Nous croyons donc que de telles installations devraient être promues par le gouvernement du Québec et la SAAQ et qu'elle devrait être priorisée dans les quartiers

résidentiels notamment dans les secteurs où il y a des plaintes de citoyens concernant la sécurité routière et lorsqu'il y a circulation de transit.

---

#### 4.4- AJOUT DE TROTTOIRS LARGES LONGEANT LES ROUTES PRINCIPALES

Nous recommandons que les villes construisent plus de trottoirs et en augmentent la largeur.

En novembre 2013, la Table de sécurité routière abondait en ce sens et recommandait l'implantation de trottoirs en empiétant la chaussée routière et facilitant ainsi les voies piétonnières. Elle recommandait notamment d'installer des trottoirs plus larges, pour augmenter l'espace entre les piétons et les automobilistes.

Présentement, à la Ville de Québec, l'installation de deux trottoirs n'est requise que pour les artères principales et secondaires et les collectrices principales. Pour les rues collectrices secondaires et pour les rues locales principales résidentielles, un seul trottoir est implanté (Ville de Québec 2008). Toutefois, la mise en œuvre de cet objectif n'est pas priorisée et les trottoirs sont généralement de largeur insuffisante pour permettre un sentiment de sécurité et de confort pour les piétons. Nous croyons que deux trottoirs devraient être obligatoirement implantés sur les rues collectrices secondaires et sur les rues locales principales résidentielles.

Cette mesure permettrait aux piétons de circuler dans le sens contraire à la circulation en tout temps et leur permettrait de voir non seulement les véhicules approcher, mais également les cyclistes. En effet, les piétons qui ne peuvent voir les cyclistes les dépasser de très près prennent le risque de se faire heurter. C'est pourquoi nous croyons qu'ils devraient pouvoir circuler en tout temps sur des trottoirs installés des deux côtés des rues. Nous réitérons que ces trottoirs devraient être plus larges que ce qui est implanté actuellement.

---

#### 4.5- RÉAMÉNAGEMENT DES INTERSECTIONS

Les intersections sont une partie intégrante du réseau routier. Elles sont un lieu de jonction ou de croisement à niveau de deux ou plusieurs chaussées, quels que soient le ou les angles des axes de chaussées. Bien qu'il existe plusieurs types d'intersections routières, la plupart de celles-ci que l'on retrouve au Québec sont de type carrefour. La largeur, la signalisation et les aménagements de ces carrefours dépendent grandement de l'espace disponible et du type de rue où il y a croisement de la chaussée. À la Ville de Québec, on accorde une grande importance à la visibilité des automobilistes dans les

intersections afin de limiter les accidents. À ce titre, ce sont souvent des intersections larges qui sont privilégiées.

Nous croyons que l'ensemble des intersections devraient être repensées afin d'améliorer la sécurité des usagers. Nous croyons qu'aux intersections, bien que la visibilité des automobilistes doit être assurée afin que ceux-ci puissent voir les véhicules, les piétons et les cyclistes qui l'entourent, nous croyons que certaines intersections devraient être revues afin de diminuer la largeur générale des chaussées par des aménagements appropriés. Par exemple, lors de la réfection d'une rue, nous croyons que les municipalités devraient être sensibilisées aux avantages de rétrécir les intersections afin de créer un effet de contingentement. Ce type d'aménagement peut aller de l'éloignement de la ligne d'arrêt, de la plantation de végétation en bordure de route au gonflement de trottoirs, etc. Le Sas vélos est également un exemple d'aménagement visant à réduire la taille des intersections qui pourrait être inséré au réseau routier, là où c'est possible. L'évaluation de chaque intersection en fonction des gains possibles pour la sécurité déterminera s'il est opportun d'intervenir ou non.

---

#### 4.6- PLANTATION DE VÉGÉTAUX ET ARBRES LE LONG DES RUES

Dans les aménagements urbains, certaines villes envisagent de plus en plus la plantation de végétaux et d'arbres en bordure et au centre des rues. Ce genre d'aménagement a non seulement pour but de réduire les îlots de chaleur et d'améliorer la qualité de l'environnement des villes, mais a également de nombreux avantages sur le plan de la sécurité routière. En effet, la plantation d'arbres en bordure de rue crée un effet de d'enveloppement végétal au-dessus de la rue, ce qui incite l'automobiliste à réduire sa vitesse. Qui plus est, ce type de plantations donne le signal à l'automobiliste qu'il circule dans un quartier résidentiel et qu'il devrait donc réduire sa vitesse.

Une végétation implantée en milieu de rue quant à elle, donne un effet de réduction de la taille de la chaussée qui, comme nous l'avons établi précédemment, a également un effet de réduction de la vitesse sur le comportement de l'automobiliste. Ces deux types d'aménagement peuvent donc contribuer à la réduction de la vitesse des automobilistes sur les rues locales des quartiers résidentiels en créant un effet « ralentisseur ».

Nous croyons donc que de faire la promotion de l'implantation de ces aménagements arboricoles et végétaux permettrait, en plus d'améliorer la qualité de l'environnement urbain, de réduire la vitesse et d'améliorer la sécurité routière de tous les usagers.

---

#### 4.7- INSTALLER DU MOBILIER ET DE LA SIGNALISATION AU CENTRE DE LA RUE

Comme établi précédemment, nous croyons qu'ajouter certains obstacles sur la chaussée engendrerait une réduction marquée de la vitesse des automobilistes. Ces obstacles doivent cependant être insérés de manière sécuritaire afin de ne pas limiter la circulation routière. C'est pourquoi nous croyons que la SAAQ devrait faire la promotion auprès des municipalités de l'installation de mobilier et de signalisation au centre des rues locales afin d'indiquer aux automobilistes de ralentir, puisqu'ils sont dans une zone résidentielle. Ces obstacles peuvent être à la fois des panneaux de signalisation flexibles de passages piétons, mais également des arrangements végétaux ou des terre-pleins.

---

#### 4.8- AJOUTER UNE PLUS GRANDE VOIE D'ACCOTEMENT ASPHALTÉE

Il n'y a pas que sur le réseau routier municipal qu'il y a des mesures à prendre. En effet, lors de la période estivale, il n'est pas rare de voir des vélos emprunter les routes provinciales dans leurs déplacements. Que ce soit à titre récréatif ou utilitaire, les cyclistes peuvent utiliser les voies d'accotement pour circuler et la nouvelle réglementation oblige maintenant les automobilistes à laisser un mètre de distance entre le cycliste et leur véhicule<sup>2</sup>. Cependant, les voies d'accotement ne permettent pas toujours une circulation aisée, notamment en raison du manque d'entretien et de la largeur de la voie d'accotement qui peut parfois être trop étroite et non asphaltée.

Nous croyons donc qu'afin de favoriser un meilleur partage de la route interurbaine, une voie d'accotement asphaltée plus large et bien identifiée devrait être aménagée pour permettre aux cyclistes de circuler en toute sécurité. Il n'y a pas que les cyclistes qui en tireraient profit, puisque cela permettrait aux automobilistes de circuler sans avoir à se décaler trop largement dans la voie opposée.

---

<sup>2</sup> Ou un mètre et demi, selon le type de rue.

## CONCLUSION

En conclusion, nous souhaitons remercier la Société d'assurance automobile du Québec de nous permettre de nous exprimer sur la sécurité routière et sur les différentes propositions de solutions à apporter. Nous demeurons persuadés que nos recommandations permettront un meilleur partage de la route, une amélioration du sentiment de sécurité des usagers, une diminution des risques de blessures et de collision, et une amélioration globale de la sécurité routière.

Nous tenons à réitérer que les mesures que nous proposons se complètent et qu'elles visent une intervention multiniveau pour améliorer globalement la sécurité routière. Nous croyons qu'il s'agit là des meilleurs moyens pour intervenir et continuer à améliorer le bilan routier. Nous vous remercions pour votre attention et pour la lecture attentive que vous ferez de ce mémoire et de nos recommandations.

## ANNEXE A- TABLEAU DES RECOMMANDATIONS

### **1. LE RESEAU CYCLABLE**

- 1.1- Instaurer le Port du casque obligatoire en tout temps pour tous.
- 1.2- Éducation et publicité de sensibilisation pour faire la promotion du partage de la route
- 1.3- Installation obligatoire de poteaux délimitateurs sur les pistes cyclables à des endroits spécifiques
- 1.4- Promouvoir l'installation de Sas Vélo dans les villes
- 1.5- Moderniser le code de la sécurité routière en y incluant une définition des usagers vulnérables

### **2. LA PLACE LAISSEE AUX PIETONS**

- 2.1- Installation sur les passages piétons de panneaux de signalisation flexibles
- 2.2- Promouvoir le respect de la priorité piétonne sur les feux verts
- 2.3- Faire la promotion des panneaux doubles clignotants pour piéton

### **3. VITESSE AU VOLANT**

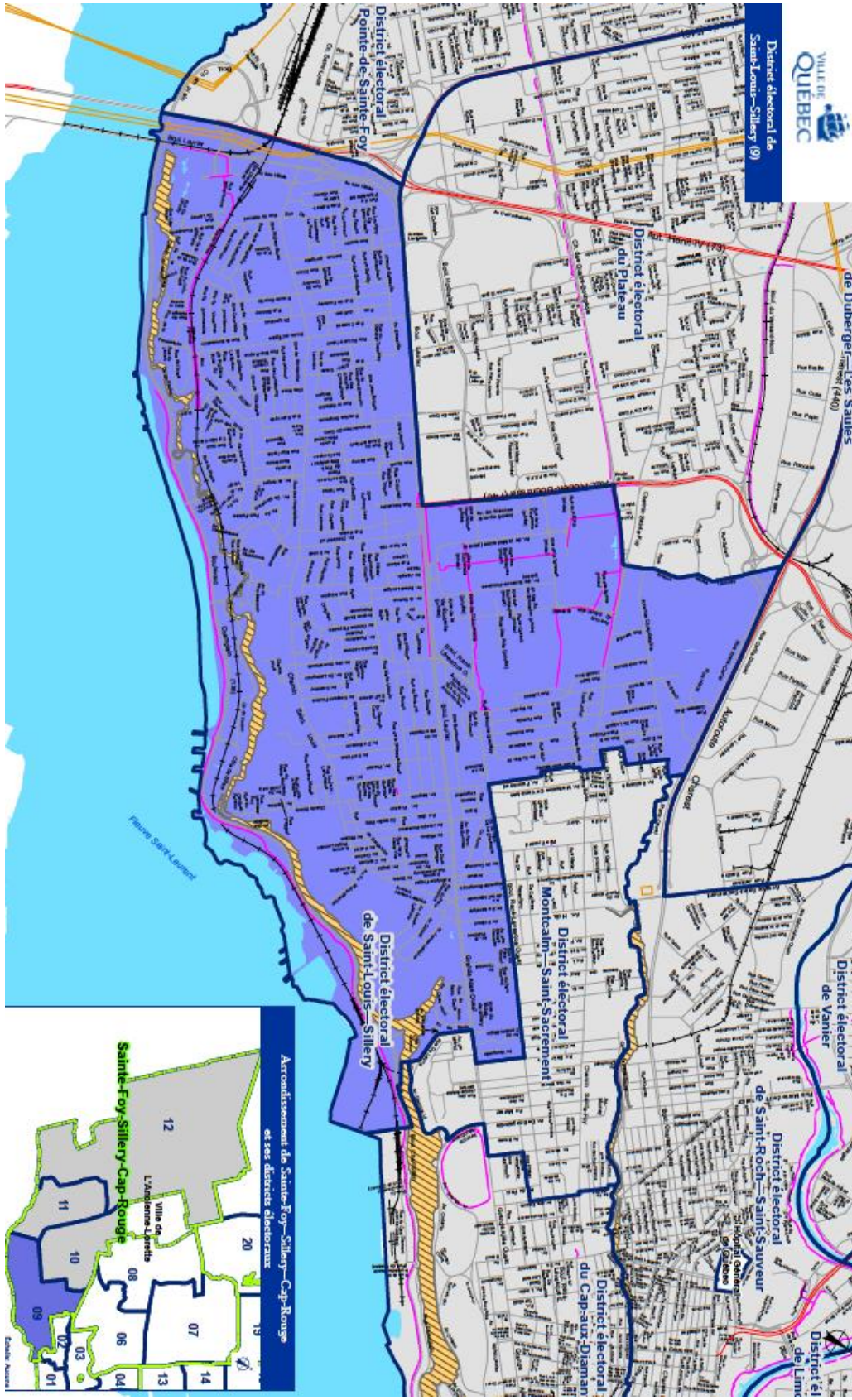
- 3.1- Diminuer les vitesses permises en fonction des caractéristiques des rues
- 3.2- Diminuer la tolérance du dépassement de la vitesse permise
- 3.3- Modifier le code de la sécurité routière pour introduire le concept de rue partagée et créer un guide pour les municipalités
- 3.4- Réduire la circulation de transit sur les rues locales

### **4. AMÉNAGEMENT, SIGNALISATION ET ENTRETIEN.**

- 4.1- Implanter le concept de rues complètes (complete streets)
- 4.2- Réduction de la largeur de la chaussée, notamment dans les quartiers résidentiels
- 4.3- Promouvoir l'installation de dos-d'âne allongé
- 4.4- Ajout de trottoirs larges longeant les routes principales
- 4.5- Réaménagement des intersections
- 4.6- Plantation de végétaux et arbres le long des rues
- 4.7- Installer du mobilier et de la signalisation au centre de la rue
- 4.8- Ajouter une plus grande voie d'accotement asphaltée



# ANNEXE B- CARTE DU DISTRICT DE SAINT-LOUIS-SILLERY



## BIBLIOGRAPHIE

AFP (2017) « Paris veut favoriser la marche et lance un plan piéton » *Science et avenir* 23 janvier 2017 (en ligne) [http://www.sciencesetavenir.fr/nature-environnement/paris-veut-favoriser-la-marche-et-lance-un-plan-pieton\\_109987?xtor=RSS-15](http://www.sciencesetavenir.fr/nature-environnement/paris-veut-favoriser-la-marche-et-lance-un-plan-pieton_109987?xtor=RSS-15)

Cerema (2016) « Facteurs humains, technologies embarquées et numériques : quel rôle pour les politiques de sécurité routière ? Retour sur le Colloque Jacques Cartier du 22 et 23/11/2016 » 6 décembre 2016 (en ligne) <http://www.territoires-ville.cerema.fr/facteurs-humains-technologies-embarquees-et-a2208.html>

Collectifs spécialistes de la santé (2013) « Une loi portant sur le port obligatoire du casque à vélo pour les moins de 18 ans », lettre d'un collectif à l'intention du gouvernement du Québec, paru dans *Le Soleil*, 22 juin 2013.

Conseil de quartier de Saint-Louis (2013) « Recommandation en matière de circulation et de partage de la voie publique entre piétons et automobilistes » Avril 2013 *Résolution du conseil de quartier de St-Louis*, (PDF)

Gouvernement du Québec (2015) « Guide à l'intention des municipalités : Gestion de la vitesse sur le réseau routier municipal en milieu urbain » *Ministère des transports* Guide (en ligne) [https://www.transports.gouv.qc.ca/fr/securite-signalisation/securite/moderation-vitesse/Documents/A6898\\_guide\\_vitesse\\_EPAC\\_web.pdf](https://www.transports.gouv.qc.ca/fr/securite-signalisation/securite/moderation-vitesse/Documents/A6898_guide_vitesse_EPAC_web.pdf)

Marchal M. (2017) « Trois nouvelles zones piétonnes en 2017 à Montréal », *Le journal le Métro*, 17 janvier 2017 (en ligne) <http://journalmetro.com/actualites/montr/eal/1077420/trois-nouvelles-rues-pietonnes-et-partagees-en-2017-a-montreal/>

Table québécoise de la sécurité routière (2013) « Troisième rapport de recommandation : Pour des routes de plus en plus sécuritaires », *Direction de la sécurité en transport et direction de la communication* Octobre 2013 (en ligne) <https://securite-routiere.qc.ca/doc/rapport-tqsr.pdf>

Ville de Montréal (2016) « Pamphlet pour SAS vélo », *Ville de Montréal*, (en ligne), [https://ville.montreal.qc.ca/pls/portal/docs/page/transport\\_fr/media/documents/depliant\\_sas\\_velo\\_fr\\_2012\\_04\\_13.pdf](https://ville.montreal.qc.ca/pls/portal/docs/page/transport_fr/media/documents/depliant_sas_velo_fr_2012_04_13.pdf).

Ville-Marie (2014) « Ralentisseur (dos d'âne) « Normes et procédure pour l'implantation de ralentisseurs » *Direction des travaux publics division de la circulation et de l'inspection du domaine public*, En vigueur depuis 2014, (en ligne) <http://ville.montreal.qc.ca>

[ca/pls/portal/docs/PAGE/ARROND\\_VMA\\_FR/MEDIA/DOCUMENTS/RALENTISSEURS\\_\(DOS%20D'%C2NE\).DOC.PDF](ca/pls/portal/docs/PAGE/ARROND_VMA_FR/MEDIA/DOCUMENTS/RALENTISSEURS_(DOS%20D'%C2NE).DOC.PDF)

Vivre en ville, (2014) « Pour des villes de mobilité active et durable : revoir le design, les infrastructures et le code de la sécurité routière » *mémoire présenté au ministère des transports du Québec*, Septembre 2014.