

Plan d'action en sécurité routière 2023-2028

La sécurité routière,
j'embarque.



Cette publication a été réalisée par la Direction générale de la sécurité et du camionnage et éditée par la Direction générale des communications du ministère des Transports et de la Mobilité durable.

Le contenu de cette publication se trouve sur le site Web du gouvernement du Québec à l'adresse suivante : [Québec.ca/gouvernement/politiques-orientations](https://quebec.ca/gouvernement/politiques-orientations).

Pour obtenir des renseignements, on peut :

- composer le 511 (au Québec) ou le 1 888 355-0511 (partout en Amérique du Nord)
- consulter le site Web du ministère des Transports et de la Mobilité durable au www.transports.gouv.qc.ca
- écrire à l'adresse suivante :
Ministère des Transports et de la Mobilité durable
700, boulevard René-Lévesque Est, 28^e étage
Québec (Québec) G1R 5H1

© Gouvernement du Québec, ministère des Transports et de la Mobilité durable, 2023

ISBN 978-2-550-95511-5 (PDF)

Dépôt légal – 2023

Bibliothèque et Archives nationales du Québec

Tous droits réservés. Reproduction à des fins commerciales par quelque procédé que ce soit et traduction, même partielles, interdites sans l'autorisation écrite des Publications du Québec.

TABLE DES MATIÈRES

MESSAGE DE LA MINISTRE	3
INTRODUCTION	5
VISION ZÉRO ET SYSTÈME SÛR	7
Fondements.....	8
Application.....	8
LES DOMAINES D'INTERVENTION PRIORITAIRES POUR 2023-2028	9
A. Transport actif sécuritaire vers l'école	9
B. Aménagements sécuritaires pour les piétons	16
Piétons aînés, enfants et personnes handicapées.....	17
C. Sécurité des travailleurs sur les chantiers routiers	19
D. Les municipalités, des partenaires essentiels	21
Aménagement du territoire et sécurité routière.....	21
Conception routière en milieu municipal	22
Radars photo : des outils de sécurité routière efficaces	22
E. Innover pour améliorer la sécurité routière	25
Évolution des moyens de déplacement personnel	26
Innovation en matière d'aménagements routiers – Réseau routier supérieur	26
F. Communication et formation	29
CONCLUSION	34
ANNEXE : TABLEAU-SYNTHESE DES ACTIONS	35

MESSAGE DE LA MINISTRE



C'est avec fierté que je rends public le Plan d'action en sécurité routière 2023-2028. Ce geste témoigne de l'engagement du ministère des Transports et de la Mobilité durable relativement à l'instauration d'une vision renouvelée de la sécurité routière. Il est le catalyseur d'un mouvement permettant au Québec d'adhérer au concept innovant qu'est la Vision zéro.

Ce plan d'action traduit l'intention de notre gouvernement de rendre les routes du Québec de plus en plus sécuritaires pour tous les Québécois, quel que soit leur mode de déplacement, et particulièrement pour les plus vulnérables d'entre eux, tels que les piétons, qu'ils soient enfants ou aînés, ou les travailleurs dans les zones de travaux routiers.

Il est également l'occasion d'annoncer les domaines prioritaires d'intervention pour les prochaines années, lesquels s'ajoutent aux actions courantes du Ministère favorables à la sécurité routière. Émanant des pistes de solution exprimées lors des consultations auprès des partenaires, ministères et organismes, il comporte 6 thèmes autour desquels se déploient 27 mesures qui visent à sécuriser, par des actions porteuses, novatrices et rassembleuses, les déplacements des usagers de la route. Je tiens par ailleurs à remercier toutes les personnes qui ont participé à ces consultations et enrichi notre réflexion en partageant leur expertise, leurs préoccupations et leurs pistes de solution.

Le Plan d'action en sécurité routière 2023-2028 s'inscrit en continuité des actions mises de l'avant par les nombreux partenaires, parce que c'est ensemble que nous pourrions donner un nouvel élan à l'amélioration du bilan routier.

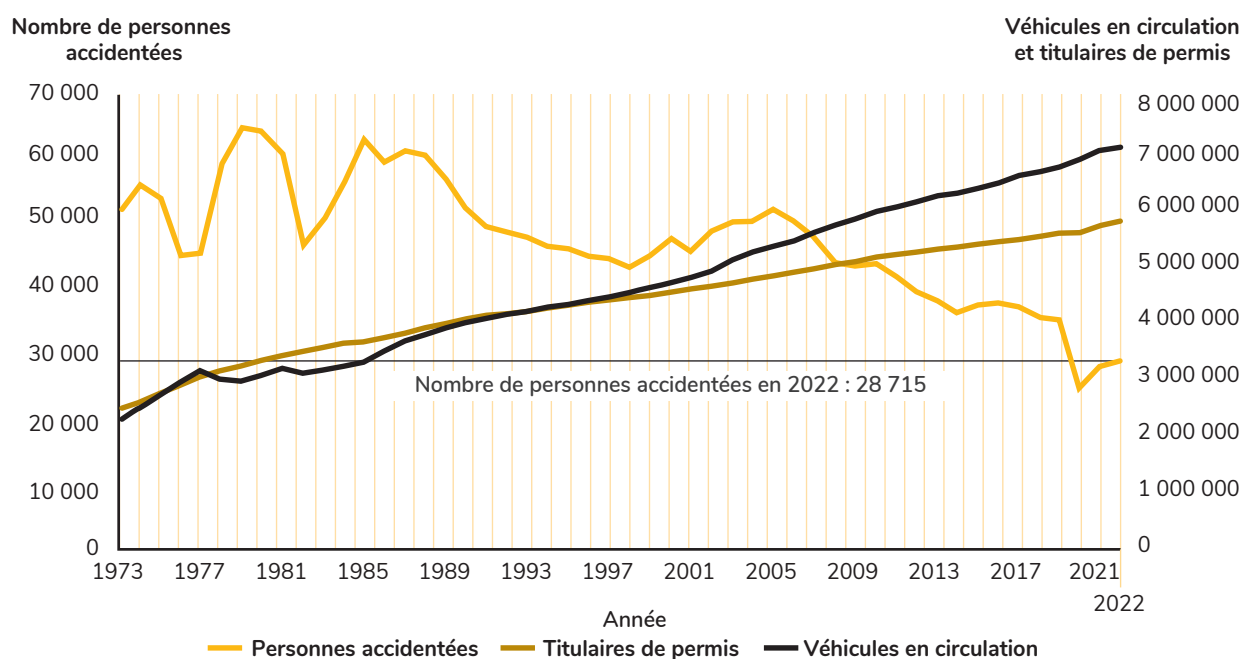
Geneviève Guilbault

Vice-première ministre et ministre des Transports et de la Mobilité durable

INTRODUCTION

Depuis plusieurs décennies, les partenaires de la sécurité routière au Québec ont multiplié les efforts afin de réduire les décès et les blessures attribuables aux accidents de la route. Au fil des années, le nombre de personnes accidentées a considérablement diminué en dépit d'une hausse importante du nombre de véhicules en circulation et de titulaires de permis de conduire.

Figure 1 : Nombre de personnes accidentées au Québec, véhicules en circulation et titulaires de permis de conduire de 1973 à 2022



Source : Société de l'assurance automobile du Québec (SAAQ), 2023.

Plus récemment, pour la période 2017-2022, on constate globalement une diminution jusqu'en 2020 des décès et blessés graves. Toutefois, en 2022, 392 personnes sont décédées sur les routes, soit 46 de plus que la moyenne de 2017 à 2021, représentant ainsi une hausse de 13,2 %.

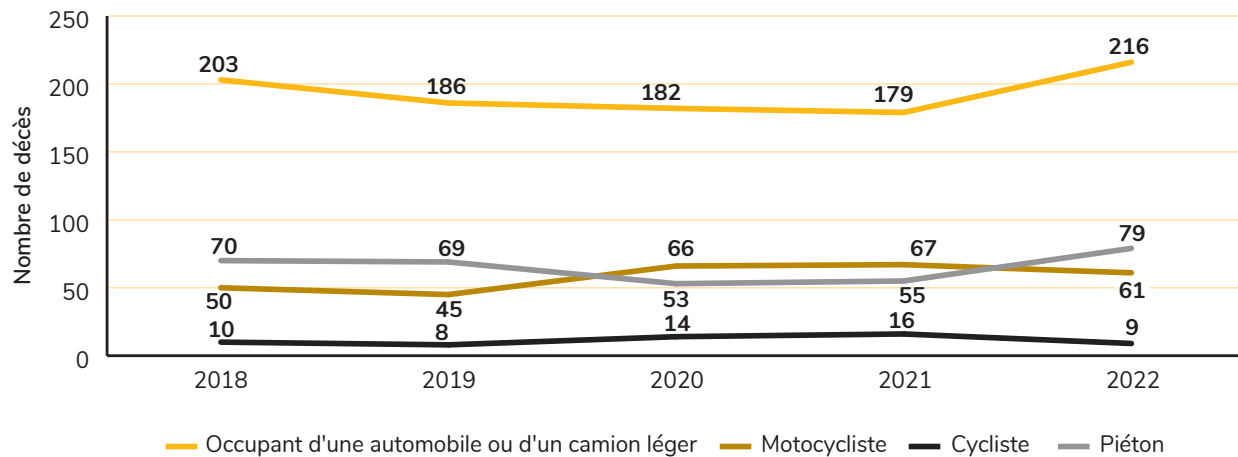
Tableau 1 : Nombre de personnes accidentées au Québec selon la nature des blessures, de 2017 à 2022

NATURE DES BLESSURES	NOMBRE DE PERSONNES ACCIDENTÉES PAR ANNÉE						VARIATION EN %	
	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2022/2021	2022/2017 À 2021
Mortelles	362	352	332	339	347	392	13,0 %	13,2 %
Graves	1 501	1 437	1 330	1 164	1 221	1 275	4,4 %	-4,2 %
Légères	35 362	33 744	33 429	23 004	26 337	27 048	2,7 %	-11,0 %
TOTAL	37 225	35 533	35 091	24 507	27 905	28 715	2,9 %	-10,4 %

Source : Données SAAQ, 2023.

Les gains obtenus sont néanmoins fragiles et varient d'un type d'utilisateur à l'autre. Pour certains, l'amélioration est moins importante, et, pour d'autres, on constate une détérioration. C'est notamment le cas des piétons, dont le nombre de décès est en hausse (79 en 2022 par rapport à 55 en 2021).

Figure 2 : Nombre de décès par type d'utilisateurs 2018 à 2022



Source : Données SAAQ, 2023.

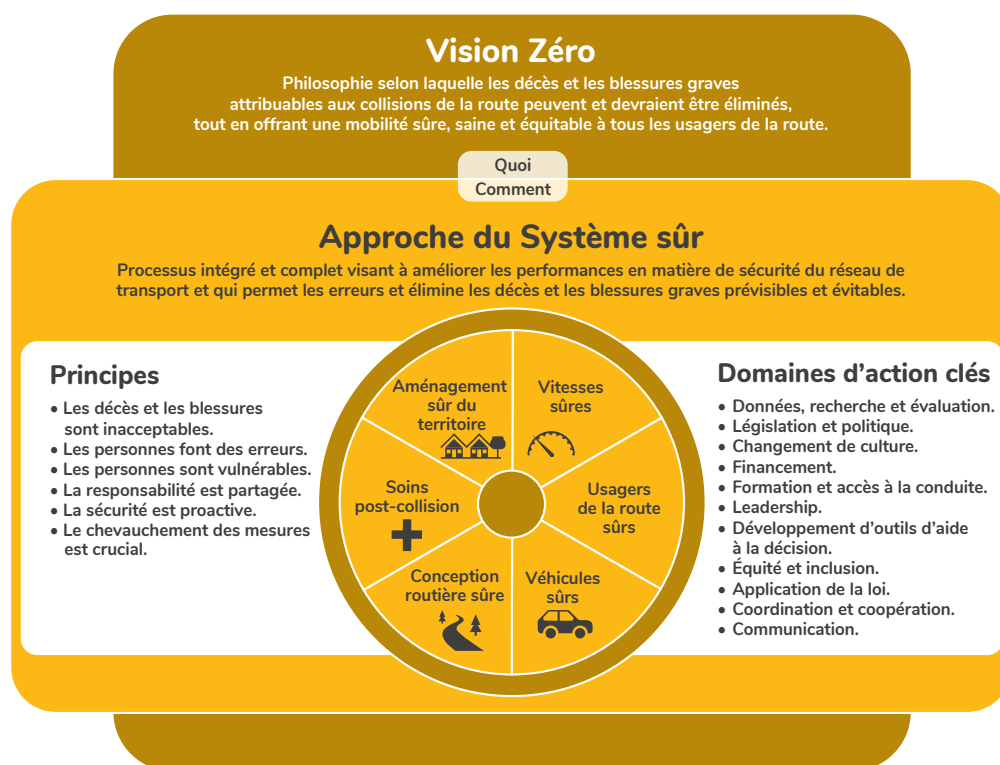
La Politique de mobilité durable – 2030 (PMD) du gouvernement du Québec énonce l'objectif d'améliorer le bilan routier et de rendre ainsi les routes du Québec plus sécuritaires. Cette politique vise, d'ici 2030, une réduction de 25 % du nombre d'accidents mortels ou avec blessés graves¹ par rapport aux constats de 2017, ce qui signifie de réduire le nombre d'accidents mortels et graves, qui était de 1 605 en 2017, à environ 1 200 en 2030. Le présent plan d'action est un élément qui contribue à l'atteinte de cet objectif.

1. La cible de la PMD fait état de la diminution du nombre de collisions mortelles et graves, et non du nombre de décès et de blessés graves. Bien que les données concernant le nombre de collisions et le nombre de victimes puissent être similaires, ce sont deux indicateurs différents.

VISION ZÉRO ET SYSTÈME SÛR

L'approche Vision zéro a été adoptée par la Suède en 1997. Elle a permis à ce pays, et à d'autres administrations l'ayant adoptée, de se hisser parmi les administrations les plus performantes au monde en matière de sécurité routière. Cette approche repose sur un principe de base selon lequel il est inacceptable que des personnes soient tuées ou gravement blessées lorsqu'elles se déplacent sur le réseau routier, induisant ainsi que le seul nombre acceptable de décès et de blessés graves sur les routes est zéro. Pour atteindre cet objectif, l'implantation d'un Système sûr, qui constitue un cadre global et complet d'intervention, est nécessaire.

Figure 3 : Représentation des concepts de la Vision zéro et du Système sûr



Source : MTMD, adapté de l'Association des transports du Canada.

L'approche du Système sûr est une vision globale du réseau de transport qui tient compte à la fois de l'infrastructure, de son environnement physique, des vitesses de déplacement et des usagers de la route. Elle vise un réseau de transport inclusif qui assure la sécurité des piétons, des cyclistes et de tous les conducteurs et occupants de véhicules, quelles que soient leurs capacités. En outre, elle est inévitablement cohérente avec des objectifs éthiques, sociaux, économiques et environnementaux plus larges, et, en encourageant les partenariats multisectoriels collaboratifs, elle soutient la réalisation de progrès relativement à des défis tels que les changements climatiques, la pollution sonore et l'accès équitable à une mobilité sûre et connectée².

2. Association des transports du Canada, 2023. Vision Zéro et approche du Système sûr : notions élémentaires pour le Canada.
<https://www.tac-atc.ca/fr/vz-ss-primer-canada-fr>.

Fondements

Les fondements d'un Système sûr reposent sur :

- la reconnaissance que tout usager de la route, si prudent soit-il, demeure susceptible un jour ou l'autre de commettre une erreur, de façon consciente ou non, et ainsi de causer un accident;
- le fait que, par conséquent, le système routier doit être conçu de manière à pallier ces manquements en protégeant les personnes contre les traumatismes, par exemple en empêchant un accident de se produire ou, à défaut, en atténuant les conséquences de ce dernier.

Contrairement à une approche traditionnelle qui met souvent l'accent sur la responsabilité des usagers de la route pour éviter les accidents et qui considère ces accidents comme une forme de prix à payer en contrepartie de la mobilité, le Système sûr implique, entre autres, une responsabilité partagée entre les usagers, les décideurs, les concepteurs et les exploitants du système de transport, les constructeurs de véhicules, etc., et convient que la plupart des accidents mortels ou graves peuvent être évités. De plus, il comprend des mécanismes de coordination et de concertation des efforts au sein des unités d'une même organisation, ainsi qu'avec les autres partenaires concernés.

Application

Un Système sûr implique l'intervention dans des axes qui sont traditionnellement :

- les rues, les routes et leurs abords (infrastructures);
- les usagers (comportements);
- les véhicules.

Pour une prise en compte globale et optimale de l'ensemble du système routier, viennent se greffer à ces axes l'aménagement du territoire, la gestion des vitesses et la réponse post-accident des services d'urgence.

Ainsi, la mise en place d'un tel système exige non seulement que des mesures soient déployées dans les différents axes, mais également que des interactions dynamiques et cohérentes y soient maintenues. Tous les éléments constituant un Système sûr doivent être intégrés et agir en cohésion, de sorte que si l'un des éléments fait défaut, les autres pourront continuer d'offrir une protection aux usagers.

L'implantation d'un Système sûr est un processus continu. Il nécessite des ajustements et des changements marqués dans les façons de faire, par exemple sur le plan de la coordination, de la planification, du choix et de la priorisation des actions à mener. Il faut saisir chaque occasion d'amener le système routier vers cet idéal.

LES DOMAINES D'INTERVENTION

PRIORITAIRES POUR 2023-2028

Les défis, les enjeux et les problématiques de sécurité routière sont multiples. Afin d'atteindre des résultats probants, la sélection de domaines d'intervention prioritaires est essentielle.

La part inquiétante du nombre de décès de piétons par rapport à l'ensemble des décès a été un facteur déterminant dans le choix des priorités du présent plan d'action. Les fondements de la Vision zéro, de même que les préoccupations soulevées par les divers acteurs sont également des facteurs qui ont contribué au choix des priorités. Six domaines d'intervention ont ainsi émergé :



A. Transport actif sécuritaire vers l'école

Le nombre d'enfants qui se rendent à l'école par leurs propres moyens, à pied ou à vélo, ne cesse de diminuer au profit des déplacements motorisés, et cela depuis de nombreuses années³. Considérant que l'insécurité routière est l'une des principales raisons invoquées par les parents pour privilégier l'automobile comme mode de déplacement, il est essentiel de mettre en place des mesures visant à réduire cette insécurité et ainsi d'encourager les parents et leurs enfants à opter davantage pour la marche et le vélo.

L'insécurité routière dans les zones scolaires et sur les trajets pour se rendre à l'école s'explique par :

- **La circulation routière.** La présence d'un nombre important d'autobus et de parents en voiture, qui déposent ou ramènent leurs enfants, peut entraîner des embouteillages et une circulation chaotique.
- **Les défaillances dans l'infrastructure routière.** Les passages pour piétons mal conçus ou mal entretenus, l'absence de trottoirs ou de voies cyclables sécurisées et la signalisation inadéquate peuvent augmenter le risque d'accident.

3. Cloutier *et al.*, 2020. State-of-the-art review: preventing child and youth pedestrian motor vehicle collisions: critical issues and future directions.

- **Le comportement des conducteurs.** Certains conducteurs ne respectent pas les règles du Code de la sécurité routière (CSR), dont les limites de vitesse ou la signalisation, ce qui met en danger les piétons, et en particulier les enfants. Les manœuvres dangereuses, le non-respect des passages pour piétons et le stationnement illicite contribuent également à l'insécurité routière.

Parmi les bonnes pratiques à privilégier en matière d'aménagement pour sécuriser les zones et les corridors scolaires de même que les débarcadères, notons les mesures permettant de réduire les vitesses pratiquées par les usagers motorisés (p. ex. : voies de circulation moins larges, dos d'âne allongés, radars photo) et les aménagements sécurisant les usagers vulnérables (p. ex. : intersections et passages pour piétons surélevés, trottoirs et aménagements cyclables séparés, rues-écoles). Par ailleurs, de nombreux guides et documents de référence sont disponibles pour illustrer ces bonnes pratiques. Toutefois, la prise en compte de ces guides pour aménager les zones et les corridors scolaires demeure à la discrétion des administrateurs de réseau routier, ce qui fait en sorte qu'il est juste de penser que le niveau de sécurité des zones et des corridors scolaires est variable, bien qu'aucun diagnostic à grande échelle n'ait été réalisé à ce jour.

Les choix budgétaires et les priorités des administrateurs de réseau routier, des villes et du gouvernement sont aussi des facteurs qui peuvent avoir une incidence sur l'implantation de mesures d'aménagements permettant d'améliorer la sécurité dans les zones scolaires. À cet effet, le gouvernement dispose de deux outils pour soutenir les municipalités dans leurs responsabilités à l'échelle locale, soit le Programme d'aide financière au développement des transports actifs dans les périmètres urbains (TAPU) et le Programme d'aide financière du Fonds de la sécurité routière (PAFFSR). Néanmoins, il semble que des ajustements permettant de prioriser les aménagements dans les zones et les corridors scolaires seraient nécessaires.

Toujours en matière de solution, en complément des aménagements, des dispositions législatives et leur application, que ce soit par les corps policiers ou par des dispositifs technologiques tels que les radars photo, peuvent également contribuer à améliorer la sécurité dans les zones et les corridors scolaires. En effet, puisque des usagers particulièrement vulnérables y circulent, il convient de prévoir des mesures législatives traduisant les risques plus élevés pour ces usagers et de favoriser le respect de celles-ci. Par exemple, une hausse des amendes et des points d'inaptitude pour certains comportements pouvant porter atteinte à la sécurité des usagers contribuerait à l'atteinte de cet objectif.

Enfin, la sensibilisation par des outils éducatifs qui s'adressent aux enfants et à leurs parents, dont le contenu est disponible pour le milieu scolaire, de même que la présence de brigadiers adéquatement formés aux endroits appropriés, complètent l'éventail de solutions qui contribuent à améliorer la sécurité des zones et des corridors scolaires.

Au cours de la période 2023-2028, le MTMD et ses partenaires seront en action pour⁴ :

1. Rendre obligatoire une limite de vitesse maximale de 30 km/h dans les zones scolaires.

- 1.1 Déposer une proposition de modification au Code de la sécurité routière (CSR) afin de fixer la vitesse maximale à 30 km/h dans les zones scolaires, en tout temps, et de prévoir les conditions pour que cette limite puisse être modifiée par le gestionnaire du réseau routier.

Le CSR précise que « toute limite de vitesse applicable dans une zone scolaire pendant la période scolaire définie par règlement doit être fixée à 50 km/h ou moins ». Il est reconnu que le risque de blessure ou de décès d'un piéton augmente à mesure que la vitesse d'impact augmente⁵. Ainsi, une vitesse plus basse présente moins de risque pour les enfants qui circulent dans une zone scolaire.

Une modification au CSR sera donc proposée pour rendre obligatoire, en tout temps, une limite de vitesse maximale de 30 km/h dans les zones scolaires. La crédibilité des vitesses affichées dans un environnement donné constitue toutefois un facteur prépondérant pour assurer le respect de ces vitesses et donc favoriser la sécurité de tous⁶. Ainsi, après avoir considéré les enjeux de sécurité et les particularités locales, les gestionnaires de réseau routier pourront déterminer les endroits et les moments où une vitesse différente serait plus appropriée et tout aussi sécuritaire. Pour ce faire, ils pourront notamment considérer la façon dont les enfants se rendent à l'école (exclusivement en véhicule ou non), le type de milieu où l'école est implantée (milieu rural ou urbain) ainsi que le milieu en amont et en aval de l'école.

- 1.2 Mener des consultations sur le Règlement encadrant l'établissement des zones scolaires et définissant la période scolaire afin notamment :

- de revoir les balises définissant la période scolaire et les zones scolaires;
- d'apporter des ajustements en lien avec les situations problématiques d'application soulevées par le milieu.

Le Règlement encadrant l'établissement des zones scolaires et définissant la période scolaire a été adopté en 2022 afin, notamment, de clarifier les notions de zone et de période scolaires et ainsi de faciliter l'application des amendes doublées pour le non-respect de la vitesse prévue au CSR. Toujours à l'écoute du milieu (municipalités et corps policiers), le Ministère le consultera à propos de ce règlement afin de discuter d'ajustements en adéquation avec leur réalité et d'une proposition de prolongation de la période scolaire jusqu'à 19 h.

4. Voir l'[Annexe](#) pour la synthèse des mesures.

5. Tefft, 2011. [Impact Speed and a Pedestrian's Risk of Severe Injury or Death](#).

6. MTMD, 2015. [Guide à l'intention des municipalités – Gestion de la vitesse sur le réseau routier municipal en milieu urbain](#).

2. Rendre obligatoire l'aménagement sécuritaire des zones et des corridors scolaires.

- 2.1 Rendre obligatoire l'aménagement sécuritaire des zones et des corridors scolaires, notamment par la prise en compte du guide d'application élaboré par la ministre des Transports et de la Mobilité durable.

En 2018, le Projet de loi modifiant le Code de la sécurité routière et d'autres dispositions a introduit dans la loi les concepts de vélorue et de rue partagée, de même qu'une obligation pour les municipalités qui souhaitent mettre en place ce type de rue de les aménager de façon sécuritaire, notamment en tenant compte du guide élaboré par le Ministère. Cette obligation permet d'assurer une sécurité similaire pour les piétons et les cyclistes, dans toutes les rues partagées ou les vélorues, peu importe la municipalité où elles sont implantées.

Dans le même ordre d'idées, une proposition soumise dans le cadre d'un projet de loi afin de rendre obligatoire l'aménagement sécuritaire des zones scolaires et des corridors scolaires, conformément au guide *Redécouvrir le chemin de l'école*, assurant ainsi à tous les parents et les enfants du Québec des environnements scolaires sécuritaires. Ce guide prévoira notamment les délais de mise en œuvre et le niveau d'intervention suggéré pour sécuriser ces milieux.

- 2.2 Actualiser le guide *Redécouvrir le chemin de l'école*, notamment pour y intégrer des principes d'aménagement pour un trajet et un accès sécuritaires à l'école (p. ex. : débarcadères, rues-écoles).

Le guide *Redécouvrir le chemin de l'école* a été publié en 2009 par le Ministère en collaboration avec plusieurs partenaires. Il est avant tout destiné aux gestionnaires municipaux responsables de l'entretien du réseau routier et de la sécurité des enfants sur le chemin de l'école. Il présente les différentes étapes du processus d'implantation des trajets scolaires sécuritaires en abordant le choix des trajets, l'analyse des risques pour la sécurité et les solutions pour sécuriser les environnements scolaires.

Afin de soutenir les gestionnaires de réseau routier et de proposer des solutions optimales, le guide sera actualisé pour prendre en compte l'évolution des connaissances et l'émergence de nouveaux concepts d'aménagement ou de dispositifs qui pourraient contribuer à la sécurisation des trajets et des zones scolaires, tels que les radars photo, les radars pédagogiques, les feux rectangulaires à clignotement rapide et les dos d'âne allongés. La collaboration des partenaires à l'actualisation de ce guide est souhaitée.

3. Injecter 68 millions de dollars supplémentaires sur 5 ans pour financer les aménagements qui visent à améliorer la sécurité des transports actifs dans les zones et les corridors scolaires.

3.1 Bonifier le TAPU⁷ de 68 millions de dollars (pour la période 2023-2028).

Le TAPU est un programme qui vise notamment à intensifier la mise en place d'infrastructures de transport qui favorisent les déplacements actifs en milieu urbain. Les sommes supplémentaires de 10 millions de dollars par année⁸ octroyées à ce programme permettront de financer plus de projets d'aménagements en faveur des transports actifs, particulièrement pour sécuriser les déplacements à pied et à vélo des écoliers dans les corridors et les zones scolaires, et ainsi mieux soutenir les municipalités dans leur obligation de les aménager.

Ci-dessous sont mentionnés des types d'aménagements qui pourraient être financés pour améliorer la sécurité dans les zones et les corridors scolaires :

- réalisation de projets de sécurisation de parcours scolaires comprenant différentes mesures d'apaisement de la circulation telles que des saillies de trottoir, la surélévation d'intersections permettant de réduire la vitesse des véhicules, le rétrécissement de la chaussée par l'ajout ou l'élargissement de trottoirs ou de voies cyclables;
- création de liens de transport actif comprenant la réalisation d'une nouvelle piste cyclable sécurisée qui soit séparée de la chaussée et assortie d'un sentier ou d'un trottoir pour les piétons;
- construction d'infrastructures telles que ponts, tunnels ou passerelles permettant de franchir de façon sécuritaire des barrières naturelles (p. ex. : rivière) ou anthropiques (p. ex. : autoroute).

Pour 2023-2024, le Ministère a reçu 106 demandes d'aide financière dans le cadre de ce programme, totalisant 36,5 millions de dollars.

3.2 Prioriser les projets visant à améliorer la sécurité des zones et des corridors scolaires dans le PAFFSR⁹ et le TAPU, y compris les centres de la petite enfance.

Afin d'améliorer rapidement la sécurité dans les environnements routiers près des écoles et de certains autres établissements (p. ex. : services de garde), les projets d'aménagement situés dans les zones et le long des corridors scolaires seront priorisés dans le PAFFSR et le TAPU, et ce, dès les prochains appels à projets. De plus, la prochaine version du TAPU prévoira des orientations plus précises quant au financement des projets dans les zones et les corridors scolaires, notamment des ajustements aux objectifs du programme.

Afin de faire connaître les modalités des programmes auprès des municipalités et de susciter ainsi le dépôt de projets en zone scolaire, des actions de communication seront réalisées.

7. [Programme d'aide financière au développement des transports actifs dans les périmètres urbains.](#)

8. Ce qui porte le budget disponible à 28 M\$/an pour 2023-2028.

9. [Programme d'aide financière du Fonds de la sécurité routière.](#)

4. Hausser les amendes et les points d'inaptitude pour les infractions commises à l'égard d'un usager vulnérable.

- 4.1 Revoir l'attribution de points d'inaptitude (Règlement sur les points d'inaptitude) pour certaines infractions, dont celles commises en zone scolaire.
- 4.2 Revoir le montant des amendes (CSR) pour certaines infractions, dont celles commises en zone scolaire.

Le non-respect de certaines règles du CSR peut avoir des effets négatifs considérables sur la sécurité des usagers, particulièrement celle des plus vulnérables. Une révision des sanctions (amendes et points d'inaptitude) prévues pour une infraction commise à l'égard d'un usager vulnérable sera effectuée dans l'objectif de déposer une proposition de modification au CSR, afin de cibler celles qui devraient être revues à la hausse.

À titre d'exemple, les sanctions pour le non-respect d'un passage pour piétons, des priorités piétonnes ou de la distance de dépassement d'un piéton ou d'un cycliste pourraient être augmentées ou modulées selon le lieu de l'infraction.

La vitesse ayant une incidence sur la gravité des blessures, particulièrement lors d'une collision avec un usager vulnérable, les sanctions pour le non-respect de la vitesse affichée seront également évaluées.

5. Déployer de façon ciblée des radars photo pour accroître la sécurité dans les zones scolaires.

- 5.1 Tenir un appel d'intérêt international afin de déterminer le type de technologie qui répondra le mieux aux besoins en matière de surveillance des zones scolaires.
- 5.2 Déposer un projet de loi visant à déployer des appareils dans les zones scolaires et baliser leur déploiement.

L'utilisation de plus de radars photo compte parmi les solutions qui seront mises de l'avant pour améliorer la sécurité en zone scolaire. Pour rendre cela possible, le dépôt d'un projet de loi est nécessaire.

Il est prévu de recourir à de nouveaux types de radars semi-fixes, contrôlés à distance et nécessitant moins de personnel sur le terrain, pouvant être utilisés dans les zones scolaires et les zones de chantiers.

Éventuellement, grâce à l'évolution technologique, il est souhaité que les radars utilisés au Québec puissent être en mesure de surveiller les zones scolaires signalisées avec des panneaux de limite de vitesse variable lumineux, ce qui n'est pas possible avec les appareils actuels, limitant ainsi le nombre de zones scolaires où ils peuvent être déployés.

6. Établir un diagnostic de la sécurité en zone scolaire.

- 6.1 Brosser un portrait des enjeux de sécurité des zones scolaires situées sur le réseau routier sous la responsabilité du MTMD pour mieux cibler les endroits et le type d'intervention à prioriser.

Près de 400 écoles primaires et secondaires sont situées le long du réseau routier sous la responsabilité du MTMD, chacune se trouvant dans un contexte routier qui présente des caractéristiques différentes (débit, vitesse, aménagement, etc.). Afin de mieux cibler les zones scolaires où des interventions seraient à prioriser pour améliorer la sécurité, le Ministère produira un diagnostic de la sécurité des zones scolaires sur son réseau routier, en vue d'établir une priorisation d'intervention et de cibler les solutions les plus appropriées.

- 6.2 Modifier le Programme d'aide à la voirie locale (volet Plan de sécurité) pour y intégrer un nouvel outil permettant la réalisation de diagnostics de sécurité en zone scolaire.

Le volet Plan de sécurité de l'axe planification du Programme d'aide à la voirie locale est disponible pour les intervenants municipaux. Il permet de financer un plan de sécurité qui vise la réalisation de diagnostics de sécurité routière, de cibler les principales situations problématiques et de trouver les solutions les plus performantes pour les résoudre.

Un nouvel outil, destiné aux municipalités, sera conçu pour les soutenir dans l'élaboration d'un diagnostic spécifique à la sécurité des zones scolaires situées sur leurs réseaux.

7. Optimiser la sécurité des brigadiers scolaires.

- 7.1 Déployer des actions de communication pour sensibiliser les usagers de la route à la contribution des brigadiers scolaires à la sécurité routière.

Les jeunes enfants peuvent être téméraires et imprévisibles. Le travail des brigadiers scolaires est donc essentiel pour sécuriser la traversée des écoliers et ainsi prévenir les collisions de la route.

Selon le CSR, toute personne doit obéir aux ordres des brigadiers scolaires. Afin de favoriser le respect de leurs directives et de s'engager à faire connaître l'importance de leur contribution à la sécurité des écoliers, différentes actions de communication seront mises en place.

- 7.2 Réviser le guide *Le brigadier scolaire adulte : au service de la sécurité routière*.

Le guide *Le brigadier scolaire adulte : au service de la sécurité routière* aborde, étape par étape, les éléments à considérer pour former et coordonner une équipe de brigadiers scolaires. Il présente également une démarche d'évaluation des intersections pour aider les autorités municipales, policières et scolaires à prendre une décision éclairée quant à la présence d'un brigadier. Le *Manuel du brigadier* y est intégré. Celui-ci présente l'ensemble des tâches que le candidat au poste de brigadier scolaire doit accomplir, le préparant ainsi à jouer son rôle d'intervenant en sécurité routière auprès des enfants.

Une actualisation du guide est prévue afin de mettre à jour l'information et les concepts de sécurité présentés ainsi que les connaissances et les compétences que devrait détenir le brigadier, en plus de revoir la démarche d'évaluation des intersections où la présence d'un brigadier est requise. Pour ce faire, la collaboration de multiples partenaires est souhaitée.

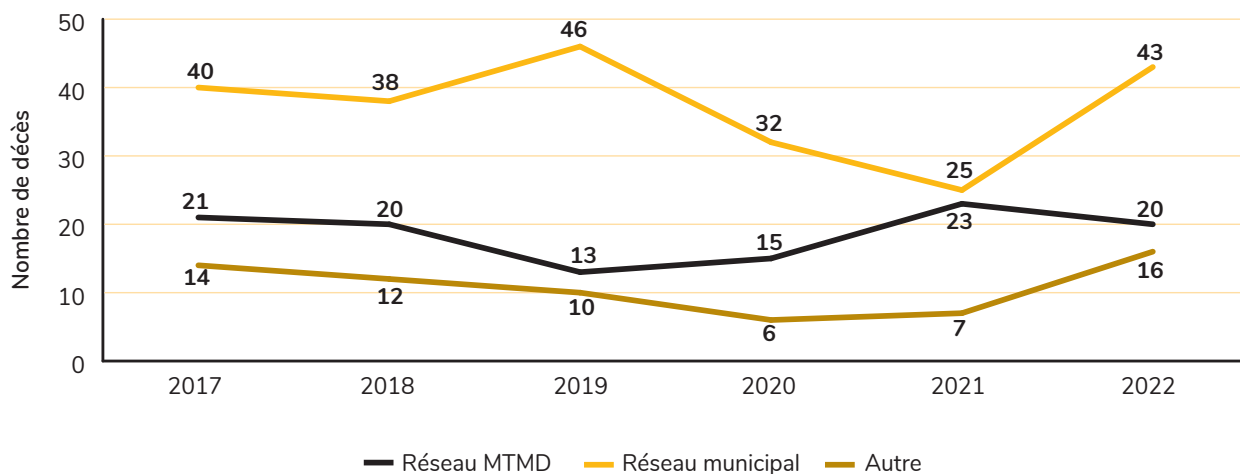
B. Aménagements sécuritaires pour les piétons

La collection Normes – Ouvrages routiers du MTMD s'inscrit dans un effort d'amélioration et d'uniformisation des pratiques en matière de conception, de construction et d'entretien routier. À l'exception du *Tome V – Signalisation routière*, qui doit être respecté en vertu de l'article 289 du Code de la sécurité routière, les autres tomes constituent des outils de référence pour la préparation des projets sur les routes sous la gestion du Ministère.

L'expérience démontre toutefois que, bien que ces documents aient été traditionnellement élaborés pour répondre aux besoins d'un gestionnaire de réseau routier supérieur (débit, fonction, type de véhicules et d'usagers, etc.), les municipalités les utilisent pour orienter leurs décisions dans le cadre de projets routiers sur le réseau local dont elles ont la responsabilité, à défaut de normes mieux adaptées aux réalités de la circulation dans les milieux urbanisés.

Dans ce contexte, et considérant l'évolution de la mobilité, les enjeux démographiques et de sécurité sur le réseau du MTMD, il semble que les normes, en particulier le *Tome I – Conception routière*, doivent être revues à la faveur d'une approche plus inclusive afin d'assurer la cohabitation harmonieuse et la sécurité de tous les usagers, particulièrement les piétons. En effet, il serait plausible de croire que les décès de piétons se produisent essentiellement sur le réseau routier municipal, environnement où ces derniers se retrouvent en plus grande concentration. Toutefois, les données pour la période de 2017 à 2022 démontrent que 28 % des collisions mortelles impliquant un piéton surviennent sur le réseau routier sous la gestion du MTMD.

Figure 4 : Évolution des décès de piétons selon le réseau routier entre 2017 et 2022



Source : Données SAAQ, 2023. Compilation MTMD.

Piétons âgés, enfants et personnes handicapées

Pour la période 2018-2022, près de la moitié (45 %) des piétons décédés au Québec sont des personnes âgées de 65 ans et plus, soit une proportion qui dépasse largement leur poids démographique qui était de 21 % de la population en 2021¹⁰.

Tableau 2 : Nombre de piétons décédés par groupe d'âge, 2018-2022

GROUPE D'ÂGE	TOTAL 2018-2022	%
0 à 4 ans	11	2,7
5 à 9 ans	9	2,2
10 à 14 ans	6	1,5
15 à 19 ans	13	3,2
20 à 24 ans	15	3,7
25 à 34 ans	35	8,7
35 à 44 ans	25	6,2
45 à 54 ans	39	9,7
55 à 64 ans	58	14,5
65 à 74 ans	74	18,5
75 à 84 ans	69	17,2
85 à 89 ans	28	7,0
90 ans et plus	8	2,0
Non spécifié	11	2,7
Total décès piétons	401	100

Source : Données SAAQ, 2023

Leurs capacités physiques, sensorielles et cognitives pouvant diminuer, les piétons âgés sont susceptibles de rencontrer diverses difficultés à se déplacer de façon sécuritaire (distance et temps de traversée, visibilité, éclairage, etc.). Compte tenu de ce qui précède, il devient essentiel d'adapter les pratiques et les documents normatifs du MTMD en considérant les particularités de ces usagers, tout comme les personnes handicapées, afin de contribuer à améliorer leur sécurité. Les enfants sont également plus à risque. En effet, les recherches portant sur le lien entre le développement (cognitif, physique, perceptuel) et le comportement des enfants démontrent que les capacités cognitives et psychomotrices requises pour se déplacer de façon sécuritaire s'acquièrent entre l'âge de 7 et 11 ans, à un rythme variable¹¹.

10. Association québécoise des transports, 2022. Franchir un nouveau cap en sécurité routière. <https://numerique.aqtr.ca/2023/franchir-un-nouveau-cap-en-securite-routiere-au-quebec/#Franchir un nouveau cap en sécurité routière au Québec/1>.

11. Institut national de santé publique du Québec, 2011. Sécurité des élèves du primaire lors des déplacements à pied et à vélo entre la maison et l'école au Québec. <https://www.inspq.qc.ca/es/node/3441>.

Au cours de la période 2023-2028, le MTMD et ses partenaires seront en action pour :

8. Introduire des normes favorables aux déplacements sécuritaires des piétons, particulièrement des enfants, des aînés et des personnes handicapées.

Tome I – Conception routière

- 8.1. Tester et évaluer de nouveaux aménagements qui pourraient éventuellement être intégrés dans la norme.
- 8.2. Intégrer des aménagements dans la norme.
- 8.3. Intégrer un chapitre « Piétons » prévoyant notamment les grands concepts et principes d'aménagement visant la sécurité des déplacements piétonniers.

En collaboration avec le milieu et afin de mieux prendre en compte les besoins des piétons, les normes de conception routière du MTMD (Tome I) seront bonifiées pour y intégrer différents concepts et aménagements à l'égard des piétons puis, subséquemment, un chapitre destiné aux aménagements piétonniers. Préalablement à ces modifications normatives, différentes évaluations devront être réalisées, telles que la mise à l'essai d'aménagements, pour s'assurer que les propositions permettent d'offrir une sécurité accrue aux piétons, particulièrement lorsqu'ils sont enfants, aînés ou handicapés¹² tout en tenant compte de leurs besoins de mobilité. Parmi les modifications envisagées, il y a la notion de corridor ou de cheminement piétonnier et les caractéristiques de trottoirs.

Tome V – Signalisation routière

- 8.4. Documenter la signalisation des autres provinces et pays destinée à améliorer la sécurité de l'ensemble des usagers, en portant une attention particulière aux piétons et aux aînés.
- 8.5. Intégrer de nouveaux dispositifs à la norme de signalisation et proposer des modifications lorsqu'il est démontré que leur usage est sécuritaire.

Au Québec, tout gestionnaire de réseau routier doit respecter les normes de signalisation routière consignées dans le Tome V de la collection Normes – Ouvrages routiers du MTMD. Ces normes sont basées sur des standards nord-américains (formes, couleurs) adaptés pour le Québec (par exemple, l'utilisation de texte n'est pas courante sur la signalisation du Québec, notamment pour en faciliter la compréhension par les voyageurs), de sorte que toute nouvelle signalisation doit faire l'objet d'analyses et d'évaluations avant d'être intégrée aux normes. Une nouvelle signalisation peut à première vue paraître intéressante, mais des analyses plus poussées peuvent démontrer des enjeux quant à son utilisation. C'est pourquoi, dans un premier temps, il est proposé de documenter différents concepts de signalisation, particulièrement ceux favorisant la sécurité des piétons et des aînés, puis, dans un deuxième temps, d'évaluer la pertinence, pour le Québec, de ces nouveaux concepts et, le cas échéant, de proposer des projets pilotes ou des modifications aux normes de signalisation.

12. Y compris les aînés et les personnes handicapées qui se déplacent avec une aide à la mobilité motorisée.

9. Participer aux travaux de révision de la politique gouvernementale *Vieillir et vivre ensemble, chez soi, dans sa communauté, au Québec.*

- 9.1. Participer au sous-comité Environnements adaptés et sécuritaires afin d'élaborer, de concert avec les parties prenantes, des mesures (déplacement des piétons âgés) à mettre en valeur dans le prochain plan d'action (2024-2029) et de répondre aux besoins exprimés par les personnes âgées et les groupes les représentant.

En collaboration avec d'autres ministères et organismes gouvernementaux, la participation au sous-comité Environnements adaptés et sécuritaires permettra de déterminer des interventions à mettre en place afin de favoriser le déplacement sécuritaire des piétons âgés, en soutenant par le fait même leur autonomie tout en tenant compte de leur réalité. Les interventions pourraient être faites en matière de normalisation, de programme d'aide, de sensibilisation et de diagnostic en lien avec les collisions impliquant les piétons âgés.

C. Sécurité des travailleurs sur les chantiers routiers

Chaque année, ce sont environ 1 000 chantiers qui sont réalisés sur le réseau sous la responsabilité du Ministère, générant au moins autant de zones de travaux.

Il est généralement reconnu que les risques de collision augmentent dans les zones de travaux routiers. La fermeture de voies, les changements de configuration et les chemins de détour sont quelques-uns des éléments qui font en sorte que ces lieux sont plus à risque, ce qui peut engendrer des conséquences directes pour les travailleurs. À titre d'exemple, en 2021, 836 personnes ont été blessées et 9 personnes sont décédées à l'approche ou dans une zone de travaux, comparativement à 814 et 8 respectivement en 2022¹³. Quant aux signaleurs routiers, 7 sont décédés dans l'exercice de leur fonction entre 2016 et 2022, et 58 ont subi des lésions professionnelles à la suite d'un accident de la route ou des gestes violents à leur égard. Il est également à noter que, durant cette même période, pas moins de 744 lésions professionnelles ont été inscrites auprès de la Commission des normes, de l'équité, de la santé et de la sécurité du travail (CNESST)¹⁴, ce qui témoigne de la nécessité d'améliorer la sécurité de leur environnement de travail¹⁵.

La sécurité des travailleurs sur les chantiers routiers est une préoccupation du MTMD. À cet effet, depuis 2001, soit depuis plus de 20 ans, les plans d'action en matière de sécurité sur les sites de travaux routiers se sont renouvelés, améliorant ainsi la sécurité non seulement des travailleurs, mais aussi des usagers de la route qui traversent ces lieux.

Les dispositifs tels que des barrières de contrôle de la circulation contrôlées à distance par un signaleur routier et les radars photo sont maintenant des éléments qui font partie d'un éventail de solutions pour améliorer la sécurité dans les zones de travaux et aux abords de celles-ci. Par ailleurs, puisque les travailleurs sur les chantiers routiers sont vulnérables, il convient de prévoir des règles dans la législation qui traduisent les risques plus élevés pour eux, par exemple, une hausse des amendes et des points d'inaptitude pour certains comportements pouvant porter atteinte à leur sécurité.

13. SAAQ, 2023.

14. Ensemble des lésions et non uniquement celles qui pourraient être en lien avec les responsabilités du MTMD.

15. CNESST, 2023.

Enfin, puisque la majorité des chantiers routiers sont concentrés sur une période relativement courte de l'année, il s'avère nécessaire de rappeler aux usagers de la route, à l'approche de cette période, les comportements attendus d'eux et les sanctions qui peuvent découler du non-respect des règles lorsqu'ils circulent dans les zones de travaux.

Au cours de la période 2023-2028, le MTMD et ses partenaires seront en action pour :

10. Lancer le Plan d'action en matière de sécurité sur les sites de travaux routiers.

10.1. Mettre en œuvre des mesures pour améliorer la sécurité aux abords des chantiers routiers.

Ce plan d'action vise à mettre en œuvre une série de mesures, telles que le déploiement d'une stratégie de communication visant à sensibiliser les usagers de la route au respect des signaleurs routiers, de la signalisation et de la barrière de contrôle de la circulation dirigée par un signaleur, et à les inviter à faire preuve de courtoisie envers les travailleurs.

Par ailleurs, sur les routes du réseau supérieur où la vitesse affichée est de 70 km/h, le recours à l'utilisation des barrières de contrôle de la circulation contrôlées à distance par un signaleur routier sera obligatoire (interdiction d'avoir recours à un signaleur) sur le réseau du Ministère. Cette interdiction était déjà en vigueur sur les routes où la vitesse affichée est supérieure à 70 km/h. Enfin, la surveillance policière et par radar photo se poursuivra afin de favoriser le respect des règles, dont les limites de vitesse.

11. Hausser les amendes et les points d'inaptitude pour les infractions commises sur les sites de travaux et aux abords de ceux-ci.

11.1. Revoir l'attribution de points d'inaptitude (Règlement sur les points d'inaptitude) pour certaines infractions, dont celles commises dans les zones de travaux.

11.2. Revoir le montant des amendes (CSR) pour certaines infractions, dont celles commises dans les zones de travaux.

Le non-respect de certaines règles du CSR peut entraîner des répercussions considérables sur la sécurité des travailleurs sur les chantiers routiers. Une révision des sanctions (amendes et points d'inaptitude) prévues pour une infraction commise à l'égard de ces derniers sera effectuée dans l'objectif de déposer une proposition de modification au CSR, afin de cibler celles qui devraient être revues à la hausse.

À titre d'exemple, les sanctions pour le non-respect des ordres et des signaux d'un signaleur et de la distance de dépassement d'un piéton ou du corridor de sécurité pourraient augmenter.

12. Instaurer une semaine de sensibilisation à la sécurité des travailleurs routiers.

- 12.1. Entreprendre des actions de communication dans le cadre de cette semaine thématique en collaboration avec différents partenaires.

Il est prévu d'instaurer une semaine de sensibilisation à la sécurité des travailleurs routiers afin de mettre l'accent sur la sécurité de ces travailleurs au tout début de la saison intensive des travaux routiers. Cette semaine sera également l'occasion de rappeler les règles à respecter dans les zones de travaux et que le respect des ordres et des signaux d'un signaleur routier est obligatoire.

- 12.2. Déployer des actions nationales en partenariat avec la Sûreté du Québec et prévoir des déclinaisons régionales.

La tenue d'une Opération nationale avec la Sûreté du Québec durant cette semaine de sensibilisation à la sécurité des travailleurs routiers permettra de donner de la visibilité au corps de police sur les chantiers routiers. Les déclinaisons régionales sont également prévues pour mobiliser les différents acteurs autour de cette cause et pour transmettre un message clair selon lequel les enjeux ne sont pas que dans les grands centres urbains.

D. Les municipalités, des partenaires essentiels

Aménagement du territoire et sécurité routière

Les municipalités, étant en charge de 80 % du réseau routier québécois, ont une responsabilité majeure en matière de sécurité routière. À cet effet, leur rôle est complémentaire et intrinsèquement lié à celui du MTMD. Qui plus est, considérant les responsabilités municipales en matière d'urbanisme et d'exploitation du réseau routier local, cette complémentarité doit être mise à profit pour assurer la mobilité durable des personnes et des marchandises par une planification et une gestion intégrée des transports et de l'aménagement du territoire.

Les municipalités, particulièrement les plus petites d'entre elles, n'ont pas toujours à leur disposition tous les moyens et outils pour appuyer une prise de décision favorisant l'équilibre entre la sécurité routière, la planification des transports et l'aménagement du territoire. Par exemple, dans un contexte où, dans plusieurs milieux, la forme urbaine est héritée d'une époque où la mobilité motorisée était priorisée au détriment des autres formes de mobilité, les gestes à poser pour sécuriser les déplacements de tous impliquent parfois une prise de décision soutenue par une documentation mieux adaptée.

Par ailleurs, la récente adoption de la Politique nationale de l'architecture et de l'aménagement du territoire¹⁶, ainsi que les actions qui en découleront, constitue une occasion pour mettre à l'avant-plan une meilleure prise en compte des enjeux de mobilité durable et de sécurité des déplacements dans l'aménagement du territoire.

16. Ministère des Affaires municipales et de l'Habitation et ministère de la Culture et des Communications, 2022.

Enfin, les décisions relatives à la planification des transports et à l'aménagement du territoire peuvent nécessiter la construction ou l'amélioration d'infrastructures de transport. Or, les moyens financiers parfois limités des municipalités, notamment les municipalités de petite taille, peuvent constituer un obstacle à leur mise en place. C'est notamment le cas des infrastructures destinées aux déplacements d'usagers plus vulnérables tels que les personnes âgées ou handicapées. Afin de soutenir les municipalités dans leur responsabilité d'assurer la sécurité des usagers qui circulent sur le réseau routier dont elles ont la gestion, il existe des programmes d'aide financière, tels que le TAPU, le PAVL¹⁷ et le PAFFSR.

Conception routière en milieu municipal

En tant que gestionnaires de réseaux routiers, les municipalités ont une responsabilité fondamentale pour améliorer la sécurité des citoyens qui circulent sur le réseau routier municipal et ainsi contribuer à réduire le nombre de décès et de blessés graves sur les routes du Québec.

Les municipalités ont notamment la responsabilité de concevoir les rues et les routes dont elles ont la gestion. Bien que plusieurs guides de bonnes pratiques soient disponibles en la matière, il n'existe pas de guide de conception routière pour le réseau routier local, à l'image du *Tome I – Conception routière* utilisé pour l'élaboration des projets routiers sous la gestion du MTMD. Certaines municipalités se trouvent ainsi moins bien outillées pour aménager des rues et des routes qui tiennent compte de la réalité des contextes et des environnements routiers urbains.

Radars photo : des outils de sécurité routière efficaces

Les appareils de contrôle automatisé ont été implantés au Québec en 2009. Depuis, les analyses ont démontré qu'ils contribuent à réduire les risques d'accidents corporels jusqu'à :

- 42,9 % sur les autoroutes;
- 26,4 % sur les routes nationales et régionales où la limite de vitesse affichée se situe entre 70 km/h et 100 km/h;
- 36,6 % sur les routes nationales et régionales ou en milieu urbain où la limite de vitesse affichée se situe entre 40 km/h et 60 km/h.

Globalement, les appareils de contrôle automatisé ont une incidence positive sur le respect des règles par les conducteurs, puisqu'ils contribuent à mieux faire respecter les limites de vitesse et les feux rouges et par le fait même à améliorer la sécurité routière pour tous les usagers de la route aux endroits où ils sont implantés. Par exemple, en 2021, moins de 1 véhicule sur 1 000 a traversé une intersection surveillée par un appareil de surveillance alors que le feu était rouge, alors que cette proportion était de 66 véhicules sur 1 000 avant l'implantation des appareils.

17. Programme d'aide à la voirie locale. www.transports.gouv.qc.ca/fr/aide-finan/municipalites/programme-aide-voirie/Pages/programme-aide-voirie.aspx.

Aux endroits où les premiers appareils ont été déployés, d'importantes améliorations ont été observées :

- le pourcentage de véhicules qui excèdent la limite prescrite est passé de 59 % à 13 %;
- la vitesse moyenne a diminué de 11 km/h;
- le nombre d'accidents a diminué entre 12 % et 29 % (jusqu'à 41 % pour les accidents corporels).

Considérant ces résultats et le statut de gouvernement de proximité des municipalités, il convient maintenant de franchir une autre étape du déploiement de cette technologie, au profit de la sécurité routière.

Au cours de la période 2023-2028, le MTMD et ses partenaires seront en action pour :

13. Rendre disponibles plus de radars photo pour les municipalités.

- 13.1. Tenir un appel d'intérêt international dans l'objectif d'acquérir des appareils plus efficaces et innovants pour la surveillance du réseau routier.

Comme dans d'autres domaines de pointe, les technologies de radar photo sont en évolution. Afin de soutenir la prise de décision quant aux types de radars qui devraient être utilisés au Québec durant les prochaines années, un appel d'intérêt international est requis pour connaître les différentes technologies disponibles et les avantages et inconvénients de chacune d'elles. Les choix devront tenir compte non seulement des besoins, mais également des caractéristiques du réseau routier québécois et de la capacité organisationnelle nécessaire à l'opérationnalisation de ces appareils.

- 13.2 Déposer un projet de loi visant à :

- déployer des appareils en milieu municipal et baliser ce déploiement;
- revoir l'encadrement législatif des infractions actuelles afin d'augmenter la capacité de gestion des infractions avec une meilleure utilisation des ressources du système de justice.

Le respect des vitesses affichées est particulièrement important en milieu municipal puisqu'une grande proportion d'usagers vulnérables y circulent. Il est reconnu que l'utilisation des radars photo a une incidence sur le comportement des conducteurs en réduisant les excès de vitesse et les franchissements interdits aux feux rouges. Afin de mieux outiller le milieu municipal en matière de prévention et de contrôle, il est prévu de déposer un projet de loi qui permettra notamment d'octroyer plus de pouvoir aux municipalités en matière de radar photo.

Le projet de loi permettra également de revoir l'encadrement législatif des infractions actuelles afin d'augmenter la capacité de gestion des infractions avec une meilleure utilisation des ressources du système de justice.

14. Réaliser un guide de conception des aménagements routiers en milieu municipal.

14.1. Coordonner la réalisation d'un guide de conception des aménagements routiers en milieu municipal.

La coordination d'un guide de conception des aménagements routiers municipaux, en collaboration avec le milieu, constitue une réponse à des demandes récurrentes de plusieurs partenaires. Ce guide technique sera complémentaire de l'introduction de normes favorables aux déplacements sécuritaires des piétons. Il visera à outiller les municipalités afin que celles-ci soient plus en mesure d'aménager des environnements routiers urbains non seulement plus favorables aux déplacements sécuritaires de l'ensemble des usagers, mais également propices à la création de milieux de vie complets et de qualité.

15. Soutenir davantage les municipalités dans le financement d'infrastructures favorables au transport actif sécuritaire.

15.1. Augmenter la part de financement du MTMD pour la réalisation de projets d'aménagement favorisant les déplacements actifs sécuritaires en vertu du TAPU et du PAFFSR.

15.2. Prioriser, dans le PAFFSR, les projets visant à améliorer la sécurité des usagers vulnérables, dont ceux ayant pour objectif de sécuriser les déplacements des personnes âgées ou handicapées, et les abords des établissements de santé et des établissements et commerces fréquentés par cette clientèle.

À partir de 2025, dans le cadre de la révision du TAPU, il est prévu d'augmenter la part de financement accordé par le MTMD¹⁸ pour la réalisation de certaines infrastructures de transport actif. Des analyses supplémentaires, effectuées sur la base des données sur des projets reçus dans les années antérieures, permettront de dégager la hauteur du financement pour répondre aux besoins du milieu municipal.

Cette révision sera également l'occasion de peaufiner la grille d'analyse du programme pour permettre un meilleur financement de projets dans les zones et les corridors scolaires.

Lors du prochain appel à projets, les projets déposés dans le PAFFSR et visant la sécurité des usagers vulnérables, dont la sécurité des piétons aînés ou des personnes handicapées, seront prioritaires.

18. Programme financé en vertu du Plan pour une économie verte, sous la responsabilité du ministère de l'Environnement, de la Lutte contre les changements climatiques, de la Faune et des Parcs.

16. Déposer le premier plan d'action en matière de relations entre le MTMD et les municipalités.

- 16.1. Mettre en œuvre des mesures visant à améliorer la satisfaction, à renforcer les relations, à simplifier les échanges et à harmoniser les pratiques avec le milieu municipal.

Bien que les municipalités soient parmi les partenaires les plus importants du MTMD, il n'y a pas de cadre officiel qui vise à définir des processus relationnels et administratifs entre celles-ci et le Ministère. Ainsi, il est proposé d'élaborer et de mettre en œuvre un plan d'action visant spécifiquement à améliorer la satisfaction, à renforcer les relations, à simplifier les échanges et à harmoniser les pratiques avec le milieu municipal. Ce plan d'action se matérialisera de plusieurs façons, notamment pour établir des balises claires en ce qui a trait au partage de coûts lors de la réalisation de projets communs et en révisant le processus ministériel de traitement des demandes municipales de modification des limites de vitesse (réseau MTMD).

17. Soutenir la planification intégrée de l'aménagement du territoire et des transports par des outils d'aide à sa réalisation¹⁹.

- 17.1. Concevoir des outils qui permettront au milieu municipal d'assurer l'arrimage de la planification des transports et de l'aménagement du territoire de manière à cibler les occasions de favoriser la mobilité durable en incluant la sécurité.

L'aménagement du territoire consiste à planifier le développement d'un territoire donné pour le futur prévisible, mais également pour le plus long terme. Différentes approches peuvent être mises en place pour favoriser la sécurité des déplacements et, de façon plus large, la mobilité durable. Or, les municipalités régionales de comté ne sont pas toutes également outillées pour planifier de façon intégrée l'aménagement du territoire et des transports, de sorte qu'il est prévu de concevoir des outils spécifiquement destinés à soutenir une telle planification. Ces outils, qui seront rendus disponibles sur le Web, présenteront les enjeux en matière de planification des transports (p. ex. : sécurité de tous les usagers, fonctionnalité) de même que des exemples concrets de bonnes pratiques pour y répondre (p. ex. : gestion des corridors routiers, localisation des grands générateurs de déplacement).

E. Innover pour améliorer la sécurité routière

Les innovations technologiques se manifestent dans différentes dimensions du système de transport, souvent au bénéfice de la sécurité routière. Le MTMD entend donc en tirer profit et capitaliser sur son savoir-faire en la matière afin d'améliorer la sécurité de son réseau routier.

Déjà, différents systèmes déployés sur les routes du MTMD permettent de renforcer la surveillance de son réseau et d'avertir les usagers de la route de certains dangers en temps réel, contribuant ainsi à sécuriser leurs déplacements. À titre d'exemples : l'utilisation de dispositifs automatisés de déglacage préventif des ponts, les systèmes de limites de vitesse variables et les panneaux à messages variables informant l'usager de l'état de la circulation, des conditions routières ou de la présence de grande faune.

19. Mesure proposée dans le Plan de mise en œuvre de la Politique nationale de l'architecture et de l'aménagement du territoire.

Dans un proche avenir, les infrastructures routières comporteront des éléments d'intelligence qui communiqueront avec les véhicules (adaptation de la vitesse en fonction de la vitesse affichée sur le panneau de signalisation) afin de moduler la conduite et de rendre les déplacements plus efficaces et sécuritaires.

Le déploiement de ces technologies de manière stratégique sur le réseau du Ministère permettra d'en capter un maximum de bénéfices. Des mesures devront être mises en place afin de stimuler l'innovation au profit d'une mobilité plus intelligente, durable et surtout sécuritaire. Des projets pilotes, des bancs d'essai et des projets de recherche, notamment en exploitation routière et en signalisation, permettront d'améliorer les connaissances et d'introduire, de façon prudente, de nouveaux systèmes ayant un potentiel d'amélioration de la sécurité des usagers.

Des avancées peuvent également être réalisées en matière de sécurité des véhicules. En effet, bien que les règles concernant la conception et l'importation des véhicules soient essentiellement de compétence fédérale, différentes mesures peuvent être mises en place pour favoriser l'utilisation de véhicules plus sécuritaires sur les routes du Québec, notamment les véhicules lourds.

Évolution des moyens de déplacement personnel

Depuis quelques années, différents appareils de transport personnel motorisés (ATPM), lesquels sont de petite taille, conçus pour une seule personne et à motorisation électrique, ont fait leur apparition sur les chemins publics du Québec.

Bien qu'à première vue l'utilisation de ces appareils favorise une mobilité plus durable, la trottinette électrique, qui représente un des types d'ATPM les plus couramment utilisés, est spécifiquement interdite de circulation sur les chemins publics en vertu du CSR. Quant à la circulation des autres ATPM (p. ex. : appareils gyroscopiques), elle n'est pas spécifiquement encadrée. Néanmoins, l'offre pour ce type d'appareils, de même que leur nombre, ne cesse d'augmenter. La législation doit donc évoluer pour favoriser l'introduction sécuritaire de ces nouveaux modes de déplacement, assurer la cohabitation harmonieuse entre les différents types d'usagers et améliorer l'offre de mobilité pour l'ensemble des citoyens.

Innovation en matière d'aménagements routiers – Réseau routier supérieur

Entre 2018 et 2021, environ les deux tiers de l'ensemble des collisions mortelles se sont produits sur le réseau du MTMD. Afin d'agir en prévention, le Ministère dépiste annuellement des sites à potentiel d'amélioration sur le réseau routier dont il a la gestion, soit des sites où le nombre de collisions frontales, à angles ou avec un objet fixe, est élevé. Ces types de collisions sont réputés être les plus graves. Des correctifs à apporter à l'aménagement routier en phase avec le Système sûr sont ensuite proposés pour certains de ces sites.

À ce chapitre, l'implantation de dispositifs ou d'aménagements routiers novateurs peut s'avérer efficace. La mise en œuvre de mesures temporaires ou de projets pilotes, antérieure à la mise en place d'aménagements plus permanents, peut constituer une avenue prometteuse. Cette approche permet notamment de faire des comparatifs avant/après et de proposer des modifications au projet initial, s'il y a lieu.

À titre d'exemple, la Suède a expérimenté avec succès, à la fin des années 1990, l'aménagement de routes de type 2 + 1 munies d'une glissière à câbles haute tension. Au total, 4 000 km de route ont ensuite été aménagés de cette façon. Des évaluations ont démontré que ce type d'aménagement permet une diminution marquée du nombre de décès. En juillet 2020, un aménagement de nature similaire a été implanté en Outaouais sur un tronçon de 5,4 km de l'autoroute 50 pour y améliorer rapidement le bilan des collisions mortelles et graves. Cette décision s'est avérée judicieuse. En effet, cet aménagement a réduit à zéro le nombre d'accidents mortels et graves alors qu'avant sa mise en place, on répertoriait en moyenne 1 décès ou 1 blessé grave annuellement sur ce tronçon d'autoroute. Seuls des accidents avec dommages matériels ou de gravité moindre se sont produits au cours de la période où la barrière était en place (2 ans et 9 mois).

Au cours de la période 2023-2028, le MTMD et ses partenaires seront en action pour :

18. Encadrer la circulation sécuritaire des appareils de transport personnel motorisés (ATPM).

- 18.1. Prévoir un encadrement temporaire dans le but de permettre la circulation sécuritaire des trottinettes électriques, des appareils gyroscopiques et d'autres appareils de micromobilité.

Afin de permettre l'introduction sécuritaire de nouveaux modes de déplacement sur le réseau routier, un projet pilote d'une durée de trois ans autorisant la circulation des trottinettes électriques et de certains autres appareils de micromobilité à grande échelle au Québec a été mis en œuvre le 20 juillet 2023. Ce dernier vise tant les appareils à usage personnel que les appareils offerts en location.

- 18.2. Mettre en œuvre une stratégie de communication pour informer les citoyens du nouvel encadrement concernant les ATPM.

Pour s'assurer que les règles concernant les ATPM (équipements, caractéristiques et règles de circulation) seront connues des usagers et que ceux-ci seront en mesure de les respecter, une stratégie de communication élaborée autour du nouvel encadrement sera déployée. Cette dernière mettra sur différents moyens de communication pour joindre le plus directement possible les usagers potentiels de ces types d'appareils.

- 18.3. Évaluer la sécurité des ATPM.

Un contrat de recherche sera accordé afin de recueillir de l'information sur la circulation des ATPM autorisés à circuler dans le cadre du projet pilote. Ce projet de recherche consistera à documenter le potentiel d'intégration sécuritaire de ces appareils sur les chemins publics et les risques liés à leur intégration à la circulation routière. Il permettra d'évaluer les avantages que cette inclusion pourrait représenter et soutiendra la décision d'introduire ou non de nouvelles dispositions particulières au CSR à leur sujet.

19. Optimiser les interventions visant à améliorer la sécurité sur le réseau routier sous la responsabilité du MTMD.

- 19.1. Documenter et analyser les environnements routiers relatifs aux routes sous la responsabilité du MTMD dans le cadre de la mise en œuvre d'un plan d'action visant à y améliorer la sécurité, lequel comprend la correction de sites à potentiel d'amélioration.

Plus de 65 % des collisions mortelles se produisent sur le réseau sous la responsabilité du MTMD. Dans l'optique de la mise en place d'une Vision zéro, il importe que des solutions propres à ce réseau soient envisagées. Le Plan d'action ministériel en sécurité routière 2018-2023 – Volet environnement routier, qui s'applique sur le réseau du MTMD, arrive à échéance en 2023. Il est donc proposé d'élaborer et de mettre en œuvre un nouveau plan d'action qui assure une plus grande cohérence avec l'approche de la Vision zéro et du Système sûr. Il viserait notamment à établir un portrait à grande échelle de la sécurité routière sur le réseau du MTMD par une approche systémique et l'élaboration d'une cartographie provinciale des priorités d'intervention. Aucun diagnostic de ce genre n'existe actuellement.

L'identification et la correction de sites prometteurs pour améliorer la sécurité, effectuées selon une nouvelle méthode d'analyse structurée, feront également partie des mesures phares de ce plan.

20. Mettre à l'essai des technologies innovantes en matière d'exploitation, de signalisation et de surveillance pour améliorer la sécurité routière.

- 20.1. Élaborer la stratégie de développement des mobilités innovantes, lesquelles conjuguent l'électrification des transports, les systèmes de transport intelligents, les véhicules intelligents et les nouvelles mobilités (p. ex. : covoiturage, autopartage et vélopartage).

Les mobilités innovantes sont le point de convergence des nouvelles mobilités (p. ex.: covoiturage, autopartage, vélopartage), de l'électrification des transports, des systèmes de transport intelligents (ex : gestion active de la circulation, plateformes numériques qui permettent l'intégration des services – *Mobility as a Service (MaaS)*) et des véhicules intelligents (véhicules autonomes et connectés). Elles s'appuient sur les nouvelles technologies et les nouveaux modèles d'affaires permettant de répondre de manière plus personnalisée aux besoins de mobilité des citoyens et des entreprises. Les mobilités innovantes sont accessibles, partagées, connectées, automatisées, intégrées et électriques.

Afin de mettre en place des mesures qui influenceront directement sur le système de transport et les services de mobilité et dans le but de développer une mobilité plus intelligente, plus durable et plus sécuritaire, une stratégie sera élaborée.

La prochaine stratégie de développement des mobilités innovantes permettra de maximiser les gains pour le Ministère en canalisant leur développement et éventuellement leur intégration au profit de la sécurité routière.

- 20.2. Réaliser des projets d'expérimentation afin d'évaluer des systèmes de transport intelligents (STI), ainsi que de nouvelles technologies, mobilités ou méthodes.

Il est prévu d'expérimenter différentes innovations technologiques telles que de nouveaux types d'appareils de contrôle automatisé. Un mécanisme sera également enclenché (p. ex. : appel d'intérêt) dans le but de connaître les dispositifs innovants de signalisation disponibles pour éventuellement en faire l'essai si le potentiel d'amélioration de la sécurité est important. Des technologies de pointe, telles que l'intelligence artificielle, seront utilisées pour réaliser des actions d'atténuation des risques dans des zones accidentogènes (p. ex. : systèmes de détection automatique d'incident). Des méthodologies novatrices, telles qu'un laboratoire vivant²⁰, seront également explorées notamment pour tester en situation réelle différents systèmes et technologies dans une perspective de sécurité, de gestion de la circulation, de décarbonation des transports, et afin de préparer l'arrivée de véhicules hautement automatisés sur nos routes.

21. Développer un indice de sécurité pour les véhicules lourds.

- 21.1. Participer (expertise et financement) au comité de travail sous la responsabilité du Bureau de normalisation du Québec (BNQ) pour élaborer une norme visant à quantifier le niveau de sécurité des véhicules lourds.

Dans certains contextes routiers, notamment en milieu urbain, la cohabitation entre les véhicules lourds et les usagers vulnérables présente des enjeux de sécurité. Afin de diminuer le risque de collision et d'inciter l'utilisation de véhicules sûrs, l'élaboration d'une norme visant à caractériser le niveau de sécurité des véhicules lourds a été amorcée. Cette norme prendra en compte plusieurs éléments de sécurité, dont le champ de vision du conducteur, la vision indirecte de celui-ci (miroirs, systèmes de caméra ou autres appareils de détection) et l'utilisation d'autres équipements de sécurité (p. ex. : alarmes, panneaux indicateurs, barres latérales).

F. Communication et formation

Au Québec, plusieurs acteurs jouent un rôle important en matière de sécurité des déplacements en fonction de leurs domaines d'intervention respectifs. De nombreuses actions sont réalisées en continu, particulièrement par les corps policiers, la SAAQ et le MTMD, sans oublier les organismes représentant les usagers. Le sujet de la sécurité routière est également abordé dans les plans d'action de différentes politiques publiques gouvernementales telles que la Politique gouvernementale de prévention en santé²¹ et la politique gouvernementale *Vieillir et vivre ensemble, chez soi, dans sa communauté, au Québec*²², ainsi que dans la Stratégie de prévention en sécurité routière 2021-2025²³, témoignant ainsi de l'importance de cet enjeu de société et de la volonté d'agir collectivement.

20. Le « Living Lab » est une méthodologie où citoyens, habitants et usagers sont considérés comme des acteurs clés des processus de recherche et d'innovation, https://fr.wikipedia.org/wiki/Living_lab, consulté le 14 juin 2023.

21. Ministère de la Santé et des Services sociaux (MSSS), 2016. *Politique gouvernementale de prévention en santé*.

22. MSSS, 2012.

23. SAAQ, 2021.

Les acteurs et les actions sont donc multiples et traitent différentes dimensions de la sécurité routière. Afin de mobiliser les parties prenantes autour de la Vision zéro, de partager les meilleures pratiques en lien avec celle-ci, de mieux comprendre certaines problématiques de sécurité routière et d'entreprendre des actions qui s'inscrivent en cohérence avec la Vision zéro, il importe que des canaux de communication permettant de réunir les acteurs concernés soient créés, tels que des tables d'échanges et des comités qui se penchent sur des enjeux particuliers.

La communication en continu est un des éléments qui favorisent l'implantation et la pérennisation de la Vision zéro. Une stratégie de communication qui se décline en plusieurs axes et à long terme doit être développée, notamment pour faire connaître le plan d'action, démystifier la Vision zéro et susciter l'adhésion de l'ensemble des acteurs du système de transport, dont les citoyens. En effet, selon les fondements de cette approche, la sécurité routière est une responsabilité partagée, et les citoyens doivent également être partie prenante de l'amélioration du bilan routier, notamment en respectant les règles et en adoptant des comportements prudents.

L'adoption de comportements sécuritaires passe également par la formation destinée aux nouveaux conducteurs. La SAAQ encadre le contenu des programmes d'éducation à la sécurité routière au Québec, lesquels sont obligatoires pour obtenir un permis de conduire autorisant la conduite d'un véhicule de promenade ou d'une motocyclette. Ces programmes visent à favoriser l'adoption de comportements sécuritaires et à amener les futurs conducteurs à utiliser le réseau routier de façon autonome, coopérative et responsable en mettant de l'avant la stratégie OEA (Observer – Évaluer – Agir).

Cette stratégie permet de mieux anticiper les situations risquées et de réagir en conséquence au bénéfice de la sécurité de tous les usagers de la route. Par ailleurs, la révision continue du contenu des cours de conduite permet d'aborder des enjeux ciblés ou émergents, telle une meilleure prise en compte des usagers vulnérables.

En matière de formation, celle des conducteurs de véhicules lourds favorise l'adoption de comportements sécuritaires et permet d'informer les futurs conducteurs des risques en lien avec certaines situations, dont la présence des usagers vulnérables.

Au cours de la période 2023-2028, le MTMD et ses partenaires seront en action pour :

22. Constituer la Table d'actions concertées en sécurité routière²⁴.

- 22.1. Réunir les acteurs concernés afin de les mobiliser autour de la Vision zéro, de partager les meilleures pratiques en lien avec cette vision et d'entreprendre des actions qui s'inscrivent dans son déploiement.

Pour s'assurer d'une approche commune de la Vision zéro et être en mesure de mener des actions sur toutes les dimensions de la sécurité routière, la concertation entre les acteurs directement concernés est essentielle. La constitution de la Table d'actions concertées en sécurité routière est un moyen efficace pour y parvenir et mobiliser les partenaires autour de la Vision zéro et du changement de paradigme nécessaire à une implantation réussie de cette vision. Par ailleurs, la création de cette table est également une occasion de remettre à l'avant-plan la sécurité routière auprès des organisations concernées, de partager les bonnes pratiques et de travailler ensemble à l'élaboration de projets communs (p. ex. : révision de guides, outils de diagnostic, fiches de bonnes pratiques, actions de sensibilisation).

24. Mesure proposée dans le Plan de mise en œuvre de la Politique nationale de l'architecture et de l'aménagement du territoire.

23. Déployer une grande campagne de sécurité routière.

23.1 Mettre en œuvre une campagne de sensibilisation de masse.

Les campagnes de sensibilisation à la sécurité routière sont un élément essentiel à l'amélioration du bilan routier puisqu'elles permettent d'attirer l'attention et d'atteindre un large public dans le but de susciter une prise de conscience collective et d'inciter les individus à changer leur comportement.

La mise en œuvre d'une campagne de masse dans le cadre du Plan d'action en sécurité routière 2023-2028 a pour objectifs :

- de susciter la mobilisation et la création d'un mouvement d'adhésion de la population et de l'ensemble des acteurs du système de transport à la cause de la sécurité routière;
- de sensibiliser les citoyens au fait que la sécurité routière est une responsabilité partagée.

23.2 Élaborer une stratégie de communication prévoyant le déploiement d'actions en continu, visant à faire connaître le Plan d'action en sécurité routière 2023-2028.

Selon un sondage SOM²⁵, les accidents de la route étaient parmi les enjeux sociaux les plus importants à régler en 2020. Or, la Vision zéro suscite parfois des questionnements et des doutes lorsqu'elle est évoquée, bien que la documentation spécialisée et les cas vécus dans d'autres administrations routières aient prouvé que cette approche peut donner des résultats concrets. Ainsi, pour informer et rassembler la population autour de cette approche, qui constitue un changement de paradigme important par rapport à l'approche traditionnelle, il s'avère nécessaire de mener des actions de communication.

Puisque le Plan d'action en sécurité routière 2023-2028 met les bases pour amorcer ce changement, il importe également de le faire connaître par des actions de communication en continu. Ainsi, plusieurs actions de communication seront diffusées sur différentes plateformes médiatiques pour faire connaître les mesures du plan d'action, et susciter l'engagement des partenaires et l'adhésion des citoyens.

24. Revoir la formation destinée aux futurs conducteurs.

24.1 Revoir le contenu des cours de conduite afin de mettre les usagers vulnérables au cœur des parcours d'éducation à la sécurité routière.

Pour refléter les enjeux actuels en matière de sécurité des déplacements, particulièrement des plus vulnérables, le contenu des cours de conduite sera révisé de façon continue pour mettre ces derniers au cœur du parcours d'éducation à la sécurité routière.

25. Attentes et perceptions des Québécois à l'égard de la sécurité routière, SOM 2020.

25. Poursuivre les activités de prévention et de sensibilisation au partage de la route avec les véhicules lourds.

- 25.1 Poursuivre les activités de prévention et de sensibilisation visant tous les usagers de la route, tant les conducteurs de véhicules lourds et les autres conducteurs que les usagers vulnérables.

En 2022, 24,2 % des décès (95 sur 392) sont survenus lors d'un accident impliquant un véhicule lourd. Un conducteur de véhicule lourd a besoin d'espace pour manœuvrer, car son véhicule est plus long, plus large, plus haut et plus lourd. C'est pourquoi il est important de sensibiliser tous les usagers de la route à cette réalité afin que chacun se comporte de façon sécuritaire pour assurer un partage de la route harmonieux. La SAAQ poursuivra plusieurs activités de prévention et de sensibilisation à l'aide de moyens variés auprès des conducteurs de véhicules et de tous les usagers qui partagent la route.

26. Rendre obligatoire la formation pour l'obtention d'un permis pour conduire un véhicule commercial.

- 26.1 Rendre obligatoire la formation de base préalable à l'obtention du permis de classe 1 – conduite de véhicules commerciaux, conformément à l'Accord de conciliation intervenu entre le gouvernement du Québec et les gouvernements d'autres provinces et territoires.

Les représentants au Conseil des ministres responsables des transports et de la sécurité routière du Canada ont pris l'engagement mutuel d'intégrer sur leur territoire respectif une formation obligatoire pour les nouveaux conducteurs de véhicules lourds de la classe 1, basée sur la Norme 16 intégrée au Code canadien de sécurité en février 2020.

La formation obligatoire permettra l'harmonisation des règles de circulation à la grandeur du Canada et la poursuite de l'amélioration de la sécurité routière au Québec. Elle vise, entre autres, à développer des compétences, des attitudes et des comportements jugés indispensables à la conduite d'un camion semi-remorque de façon sécuritaire, coopérative et responsable. On y aborde tout particulièrement le partage de la route avec les différents usagers, dont les piétons et les cyclistes, de même que les comportements, les facteurs et les techniques de conduite qui favorisent la conduite sécuritaire.

27. Analyser les causes et déterminer des pistes de solutions pour améliorer le bilan des accidents impliquant un véhicule lourd.

27.1 Rendre permanent le groupe de travail qui analyse les accidents mortels impliquant un véhicule lourd.

27.2 Établir les causes et des pistes de solution pour améliorer le bilan des accidents mortels ayant impliqué un véhicule lourd.

Depuis plusieurs années, le Ministère et ses partenaires se réunissent au sein d'un groupe de travail constitué d'experts afin d'analyser des accidents mortels impliquant un véhicule lourd. Les membres du groupe de travail proviennent de différentes unités du Ministère, de la SAAQ, de la SQ et du Service de police de la Ville de Montréal. L'objectif du groupe de travail est de proposer, à la suite des analyses effectuées, des pistes de solution visant à réduire le nombre d'accidents impliquant un ou des véhicules lourds. Au fil des ans, ces analyses ont mis en lumière que l'évolution constante du réseau routier et des infrastructures qui le composent, des technologies et des habitudes de conduite de l'ensemble des conducteurs influence les causes des accidents. Ainsi, il s'avère nécessaire que les travaux du groupe de travail soient effectués sur une base permanente.

CONCLUSION

Depuis quelques années, les gains sont plus difficiles à obtenir concernant l'amélioration du nombre de décès, notamment pour les catégories d'utilisateurs les plus vulnérables. Ce constat démontre la nécessité de renouveler l'approche et de miser sur des mesures ayant démontré leur efficacité pour ainsi donner une nouvelle impulsion à l'amélioration de la sécurité sur les routes.

La gestion de la sécurité routière ne peut plus reposer que sur une approche traditionnelle et l'action des partenaires gouvernementaux. Elle doit être une responsabilité partagée entre les différentes parties prenantes, en plus de tenir compte des besoins et des vulnérabilités de chaque usager de la route. Chacun a son rôle à jouer.

La mise en œuvre du Plan d'action en sécurité routière 2023-2028 est le premier jalon de l'adhésion du MTMD à la Vision zéro et se veut une contribution à l'atteinte de la cible figurant dans la PMD, soit une réduction de 25 % des accidents mortels ou avec blessés graves en 2030 par rapport à 2017.

Par le déploiement des 27 mesures du plan d'action, le Ministère souhaite rendre les déplacements actifs vers l'école plus sécuritaires, améliorer la sécurité des signaleurs routiers, donner plus d'outils aux municipalités pour assurer la sécurité sur leur réseau routier et mettre à profit l'innovation au bénéfice de la sécurité routière.

Le présent plan d'action est une invitation à la mobilisation des partenaires et des citoyens à l'égard de la Vision zéro et de la sécurité des personnes vulnérables qui circulent ou travaillent sur le réseau routier, afin que chacun contribue à ce que les routes du Québec soient un espace de circulation sécuritaire pour tous.

ANNEXE :

TABLEAU-SYNTHESE DES ACTIONS

A. Transport actif sécuritaire vers l'école

ACTIONS	MISE EN ŒUVRE	ÉCHÉANCIER	LIVRABLES
1. Rendre obligatoire une limite de vitesse maximale de 30 km/h dans les zones scolaires	1.1 Déposer une proposition de modification au Code de la sécurité routière (CSR) afin de fixer la vitesse maximale de 30 km/h dans les zones scolaires, en tout temps, et de prévoir les conditions pour que cette limite puisse être modifiée par le gestionnaire du réseau routier.	2023	Projet de loi déposé
	1.2 Mener des consultations sur le Règlement encadrant l'établissement des zones scolaires et définissant la période scolaire afin notamment : • de revoir les balises définissant la période scolaire et les zones scolaires; • d'apporter des ajustements en lien avec les situations problématiques d'application soulevées par le milieu.	2024	Consultations réalisées
2. Rendre obligatoire l'aménagement sécuritaire des zones et des corridors scolaires	2.1 Rendre obligatoire l'aménagement sécuritaire de zones scolaires, notamment par la prise en compte du guide d'application élaboré par la ministre des Transports et de la Mobilité durable.	2023	Projet de loi déposé
	2.2 Actualiser le guide <i>Redécouvrir le chemin de l'école</i> , notamment pour y intégrer des principes d'aménagement pour un trajet et un accès sécuritaires à l'école (p. ex. : débarcadères, rues-écoles).	2024	Guide publié
3. Injecter 68 M\$ supplémentaires sur 5 ans pour financer les aménagements qui visent notamment à améliorer la sécurité des transports actifs dans les zones et les corridors scolaires	3.1 Bonifier le TAPU ²⁶ de 68 M\$ (pour la période 2023-2028).	2023	Programme bonifié (TAPU)
	3.2 Prioriser les projets visant à améliorer la sécurité des zones et des corridors scolaires dans le PAFFSR ²⁷ et le TAPU, y compris les centres de la petite enfance.	2023 (PAFFSR) 2023 (TAPU)	Nombre de projets réalisés et montants octroyés

26. Programme d'aide financière au développement des transports actifs dans les périmètres urbains.

27. Programme d'aide financière du Fonds de la sécurité routière.

ACTIONS	MISE EN ŒUVRE	ÉCHÉANCIER	LIVRABLES
4. Hausser les amendes et les points d'inaptitude pour les infractions commises à l'égard d'un usager vulnérable	4.1 Revoir l'attribution des points d'inaptitude (Règlement sur les points d'inaptitude) pour certaines infractions, dont celles commises en zone scolaire.	2024	Règlement déposé
	4.2 Revoir le montant des amendes (CSR) pour certaines infractions, dont celles commises en zone scolaire.	2023	Projet de loi déposé
5. Déployer de façon ciblée des radars photo pour accroître la sécurité dans les zones scolaires	5.1 Tenir un appel d'intérêt international afin de déterminer le type de technologie qui répondra le mieux aux besoins en matière de surveillance des zones scolaires.	2023	Appel d'intérêt lancé
	5.2 Déposer un projet de loi visant à déployer des appareils dans les zones scolaires et à baliser leur déploiement.	2023	Projet de loi déposé
6. Établir un diagnostic de la sécurité en zone scolaire	6.1 Brosset un portrait des enjeux de sécurité des zones scolaires situées sur le réseau routier du MTMD pour mieux cibler les endroits et le type d'intervention à prioriser.	2027	Nombre de zones scolaires diagnostiquées/an
	6.2 Modifier le Programme d'aide à la voirie locale (volet Plan de sécurité) pour y intégrer un nouvel outil permettant la réalisation de diagnostics de sécurité en zone scolaire.	2025	Modalités modifiées (PAVL)
7. Optimiser la sécurité des brigadiers scolaires	7.1 Déployer des actions de communication pour sensibiliser les usagers de la route à la contribution des brigadiers scolaires à la sécurité routière.	2023	Action réalisée
	7.2 Réviser le guide <i>Le brigadier scolaire adulte : au service de la sécurité routière</i> .	2026	Guide révisé

B. Aménagements sécuritaires pour les piétons

ACTIONS	MISE EN ŒUVRE		ÉCHÉANCIER	LIVRABLES
8. Introduire des normes favorables aux déplacements sécuritaires des piétons, particulièrement des enfants, des aînés et des personnes handicapées	<i>Tome I – Conception routière</i>	8.1 Tester et évaluer de nouveaux aménagements qui pourraient éventuellement être intégrés dans la norme.	2024	Note au concepteur diffusée
		8.2 Intégrer des aménagements dans la norme.	2025	Modifications proposées
		8.3 Intégrer un chapitre « Piétons » prévoyant notamment les grands concepts et principes d'aménagement visant la sécurité des déplacements piétonniers.	2026	Chapitre « Piétons » intégré
	<i>Tome V – Signalisation routière</i>	8.4 Documenter la signalisation des autres provinces et pays destinée à améliorer la sécurité de l'ensemble des usagers, en portant une attention particulière aux piétons et aux aînés.	2023	Revue de littérature réalisée
		8.5 Intégrer de nouveaux dispositifs à la norme de signalisation et proposer des modifications lorsqu'il est démontré que leur usage est sécuritaire.	2024	Modifications proposées
9. Participer aux travaux d'élaboration du troisième plan d'action gouvernemental issu de la politique gouvernementale <i>Vieillir et vivre ensemble chez soi, dans sa communauté, au Québec</i> (VVE)	9.1 Participer au sous-comité Environnements adaptés et sécuritaires afin d'élaborer, de concert avec les parties prenantes, des mesures (déplacement des piétons aînés) à mettre en valeur dans le prochain plan d'action (2024-2029) et de répondre aux besoins exprimés par les personnes aînées et les groupes les représentant.		2023	Modifications proposées

C. Sécurité des travailleurs sur les chantiers routiers

ACTIONS	MISE EN ŒUVRE	ÉCHÉANCIER	LIVRABLES
10. Lancer le Plan d'action en matière de sécurité sur les sites de travaux routiers	10.1 Mettre en œuvre des mesures pour améliorer la sécurité aux abords des chantiers routiers, par exemple : - déployer une stratégie de communication pour sensibiliser les usagers de la route notamment au respect des signaleurs routiers, de la barrière de contrôle de la circulation dirigée par un signaleur et de la signalisation, et les inciter à faire preuve de courtoisie envers les travailleurs; - étendre l'interdiction d'avoir recours aux signaleurs sur les routes où la vitesse affichée est de 70 km/h sur le réseau routier du MTMD (et plutôt d'avoir recours à des mesures alternatives, telles que les feux de circulation pour chantier ou l'utilisation de barrières de contrôle de la circulation contrôlées à distance par un signaleur routier); - poursuivre la surveillance policière et par radar photo sur les chantiers routiers afin de favoriser le respect des limites de vitesse.	2023	Plan d'action lancé
11. Hausser les amendes et les points d'inaptitude pour les infractions commises sur les sites de travaux et aux abords de ceux-ci	11.1 Revoir l'attribution de points d'inaptitude (Règlement sur les points d'inaptitude) pour certaines infractions, dont celles commises dans les zones de travaux.	2024	Règlement déposé
	11.2 Revoir le montant des amendes (CSR) pour certaines infractions, dont celles commises dans les zones de travaux.	2023	Projet de loi déposé
12. Instaurer une semaine de sensibilisation à la sécurité des travailleurs routiers	12.1 Entreprendre des actions de communication dans le cadre de cette semaine thématique en collaboration avec différents partenaires.	2024	Première occurrence de la semaine thématique
	12.2 Déployer des actions nationales en partenariat avec la Sûreté du Québec et prévoir des déclinaisons régionales.	2024	

D. Les municipalités, des partenaires essentiels

ACTIONS	MISE EN ŒUVRE	ÉCHÉANCIER	LIVRABLES
13. Rendre disponibles plus de radars photo pour les municipalités	13.1 Tenir un appel d'intérêt international dans l'objectif d'acquérir des appareils plus efficaces et innovants pour la surveillance du réseau routier.	2023	Appel d'intérêt lancé
	13.2 Déposer un projet de loi visant à : - déployer des appareils en milieu municipal et baliser ce déploiement; - revoir l'encadrement législatif des infractions actuelles afin d'augmenter la capacité de gestion des infractions avec une meilleure utilisation des ressources du système de justice.	2023	Projet de loi déposé
14. Réaliser un guide de conception des aménagements en milieu municipal	14.1 Coordonner la réalisation d'un guide de conception des aménagements routiers pour le milieu municipal.	2027	Guide publié
15. Soutenir davantage les municipalités dans le financement d'infrastructures favorables au transport actif sécuritaire	15.1 Augmenter la part de financement du MTMD pour la réalisation de projets d'aménagement favorisant les déplacements actifs sécuritaires en vertu du TAPU et du PAFFSR.	2025	Modalités modifiées (TAPU et PAFFSR)
	15.2 Prioriser, dans le PAFFSR, les projets visant à améliorer la sécurité des usagers vulnérables, dont ceux ayant pour objectif de sécuriser les déplacements des personnes âgées ou handicapées, et les abords des établissements de santé et des établissements et commerces fréquentés par cette clientèle.	2023	Nombre de projets réalisés et montants octroyés
16. Déposer le premier plan d'action en matière de relations entre le MTMD et les municipalités	16.1 Mettre en œuvre des mesures visant à améliorer la satisfaction, à renforcer les relations, à simplifier les échanges et à harmoniser les pratiques avec le milieu municipal.	2023	Plan d'action déposé
17. Soutenir la planification intégrée de l'aménagement du territoire et des transports par des outils d'aide à sa réalisation ²⁸	17.1 Concevoir des outils qui permettront au milieu municipal d'assurer l'arrimage de la planification des transports et de l'aménagement du territoire de manière à cibler les occasions de favoriser la mobilité durable en incluant la sécurité.	2027	Nombre d'instances municipales ayant bénéficié des outils développés

28. Mesure proposée dans le Plan de mise en œuvre de la Politique nationale de l'architecture et de l'aménagement du territoire.

E. Innover pour améliorer la sécurité routière

ACTIONS	MISE EN ŒUVRE	ÉCHÉANCIER	LIVRABLES
18. Encadrer la circulation sécuritaire des appareils de transport personnel motorisés (ATPM)	18.1 Prévoir un encadrement temporaire dans le but de permettre la circulation sécuritaire des trottinettes électriques, des véhicules gyroscopiques et d'autres appareils de micromobilité.	2023	Projet pilote publié
	18.2 Mettre en œuvre une stratégie de communication pour informer les citoyens du nouvel encadrement concernant les ATPM.	2023	Stratégie déployée
	18.3 Évaluer la sécurité des ATPM.	2025	Rapport final déposé
19. Optimiser les interventions visant à améliorer la sécurité sur le réseau routier sous la responsabilité du MTMD	19.1 Documenter et analyser les environnements routiers relatifs aux routes sous la responsabilité du MTMD dans le cadre de la mise en œuvre d'un plan d'action visant à y améliorer la sécurité, lequel comprend la correction de sites à potentiel d'amélioration.	2024	Plan d'action publié
20. Mettre à l'essai des technologies innovantes en matière d'exploitation, de signalisation et de surveillance pour améliorer la sécurité routière	20.1 Élaborer la stratégie de développement des mobilités innovantes, lesquelles conjuguent l'électrification des transports, les systèmes de transport intelligents, les véhicules intelligents et les nouvelles mobilités (p. ex. : covoiturage, autopartage et vélopartage).	2024	Stratégie lancée
	20.2 Réaliser des projets d'expérimentations afin d'évaluer des systèmes de transport intelligents (STI), ainsi que de nouvelles technologies, mobilités ou méthodes : - évaluer la possibilité de mettre en place de nouveaux types d'appareils de contrôle automatisé; - tenir un appel d'intérêt (ou autre mécanisme) pour connaître les dispositifs de signalisation innovante disponibles, juger de leur pertinence et de leur intérêt pour la sécurité et ensuite faire, au besoin, des projets pilotes; - utiliser la technologie (p. ex. : intelligence artificielle) pour réaliser des actions d'atténuation dans les zones accidentogènes (p. ex. : systèmes de détection automatique d'incident); - mettre en place un laboratoire vivant (« Living lab ») afin de réaliser des bancs d'essai en situation réelle (p. ex. : interface véhicule/infrastructure en préparation de l'arrivée de véhicules hautement automatisés).	En continu 2023-2028	Nombre de projets d'expérimentation amorcés/an

F. Communication et formation

ACTIONS	MISE EN ŒUVRE	ÉCHÉANCIER	LIVRABLES
21. Développer un indice de sécurité pour les véhicules lourds	21.1 Participer (expertise et financement) au comité de travail sous la responsabilité du Bureau de normalisation du Québec pour élaborer une norme visant à quantifier le niveau de sécurité des véhicules lourds.	2024	Norme BNQ publiée
22. Constituer la Table d'actions concertées en sécurité routière ²⁹	22.1 Réunir les acteurs concernés afin de les mobiliser autour de la Vision zéro, de partager les meilleures pratiques en lien avec cette vision et d'entreprendre des actions qui s'inscrivent dans son déploiement.	2024	Table mise en place
23. Déployer une grande campagne de sécurité routière	23.1 Mettre en œuvre une campagne de sensibilisation de masse.	2023	Campagne mise en œuvre
	23.2 Élaborer une stratégie de communication prévoyant le déploiement d'actions en continu, visant notamment à faire connaître le Plan d'action en sécurité routière 2023-2028.	En continu 2023-2028	Stratégie déployée
24. Revoir la formation destinée aux futurs conducteurs	24.1 Revoir le contenu des cours de conduite afin de mettre les usagers vulnérables au cœur des parcours d'éducation à la sécurité routière.	En continu 2024-2028	Nouveaux éléments introduits dans la formation
25. Poursuivre les activités de prévention et de sensibilisation au partage de la route avec les véhicules lourds	25.1 Poursuivre les activités de prévention et de sensibilisation visant tous les usagers de la route, tant les conducteurs de véhicules lourds et les autres conducteurs que les usagers vulnérables.	En continu 2023-2028	Activités déployées
26. Rendre obligatoire la formation pour l'obtention d'un permis pour conduire un véhicule commercial	26.1 Rendre obligatoire la formation de base préalable à l'obtention du permis de classe 1 – conduite de véhicules commerciaux, conformément à l'Accord de conciliation intervenu entre le gouvernement du Québec et les gouvernements d'autres provinces et territoires.	2024	Règlement déposé

29. Mesure proposée dans le Plan de mise en œuvre de la Politique nationale de l'architecture et de l'aménagement du territoire.

ACTIONS	MISE EN ŒUVRE	ÉCHÉANCIER	LIVRABLES
27. Analyser les causes et déterminer des pistes de solution pour améliorer le bilan des accidents impliquant un véhicule lourd	27.1 Rendre permanent le groupe de travail qui analyse les accidents mortels impliquant un véhicule lourd.	2023	Correspondance acheminée
	27.2 Établir les causes et déterminer des pistes de solution pour améliorer le bilan des accidents mortels ayant impliqué un véhicule lourd.	En continu 2023-2028	Rapport déposé

