

# Vision zéro : Réflexion sur la mise en place d'une approche de sécurité routière systémique à Trois-Rivières

16 avril 2019



# Table des matières

Mise en contexte .....	3
Constats .....	3
Information, participation et concertation .....	3
Vitesse.....	3
Éducation et répression .....	4
Coûts .....	4
Axes.....	5
Axe 1 : Écoles sécuritaires et actives (Projets pilotes).....	5
Axe 2 : Corridors de transport actif pour personnes âgées (Projets pilotes).....	5
Axe 3 : Quartiers conviviaux (Projets pilotes) .....	5
Axe 4 : Mesures d'apaisement de la circulation (Projets pilotes).....	6
Axe 5 : Abaissement des limites de vitesse (Projets pilotes) .....	6
Axe 6 : Surveillance policière et éducation à la vitesse .....	6
Axe 7 : Campagne de sensibilisation et d'éducation .....	7
Axe 8 : Sécurité hivernale des piétons.....	7
Axe 9 : Sécurité hivernale des automobilistes.....	7
Axe 10 : Application Trois-Rivières 311 .....	7
Conclusion .....	8

## Mise en contexte

Suite à l'analyse des grands constats qui ressortent du rapport des consultations menées en février 2019, le Conseil municipal prend acte de la volonté ferme des Trifluviens de s'impliquer sur les questions de sécurité routière de leur ville. Il propose donc une réflexion sur les actions futures à entreprendre, et au cœur de ces actions, information, participation et concertation orienteront nos actions à venir.

## Constats

### Information, participation et concertation

En réponse à la demande de mieux informer la population, le conseil s'engage à ce que des suivis publics soient effectués en lien avec les différentes étapes touchant à la sécurité routière : budgets annuels, réception de l'étude systémique, implantation de nouvelles mesures, etc.

Les citoyens ont aussi affiché une volonté claire d'être impliqués activement dans le processus d'amélioration de la sécurité routière sur le territoire trifluvien et de voir la Ville adopter une approche de concertation avec les différents partenaires du milieu. Différentes mesures et projets basés sur une approche d'urbanisme participatif sont proposés en ce sens (axes : 1, 2 et 3). De plus, la Commission de la mobilité durable et de la sécurité routière (anciennement : Comité de la circulation et du stationnement), en plus d'accueillir sous peu ses premiers membres citoyens, comptera désormais dans ses rangs des partenaires de différents milieux afin de favoriser la concertation entre les parties prenantes : pompiers, agents de la santé publique et organismes à but non lucratif locaux seront notamment appelés à le rejoindre.

### Vitesse

Une des mesures initialement proposées, soit la diminution à 40 km/h des vitesses permises sur toutes les rues collectrices et locales de la ville, a créé une importante division au sein de la population. Le Conseil propose donc aujourd'hui une façon de faire différente, en misant plutôt sur la réalisation d'un projet pilote dans un ou des quartiers de la ville, en s'assurant que ce projet soit déterminé en collaboration avec des citoyens intéressés par la mesure. Les impacts seront évalués afin d'orienter les phases subséquentes (axe 5).

Suite au projet pilote à l'étude systémique de sécurité routière, la réflexion pourra se poursuivre afin de déterminer la pertinence d'étendre la modification des limites de vitesse (sur les rues locales et collectrices) à plus grande échelle.

D'autres projets pilotes ayant pour objectif la réduction de la vitesse pourront être proposés dans certaines zones ciblées, comme les zones scolaires, les abords des parcs et les zones hospitalières.

## Éducation et répression

Les aspects éducatifs et l'importance du respect du Code de la sécurité routière sont aussi des attentes qui semblent partagées par un grand nombre de citoyens. Le Conseil s'engage donc à investir davantage dans ce domaine, par exemple en créant des campagnes de sensibilisation (axes 6 et 7) et en évaluant la possibilité d'augmenter les budgets alloués aux corps policiers pour la surveillance routière (axe 6). Le projet d'écoles sécuritaires et actives (axe 1) est aussi basé sur l'éducation et une hausse de la surveillance aux abords des écoles.

## Coûts

Changer de philosophie en regard à la sécurité routière pour une ville peut être difficile à chiffrer. Plusieurs coûts seront notamment imbriqués à même des projets de réfection qui auraient été réalisés de toute façon (pavage, égouts, aqueduc, etc.) mais auxquels des éléments de sécurité routière seront ajoutés. Toutefois, certains investissements seront plus faciles à identifier et les différents projets présentés dans la section suivante en sont des exemples. Ainsi, il sera possible de chiffrer les coûts dans le cadre de la prochaine planification budgétaire tout en ne perdant pas de vue la capacité de payer des citoyens.

## Axes

En réponse à ces constats, le Conseil propose d'amorcer une réflexion autour des 10 grands axes. Ils sont directement issus des besoins et préoccupations exprimés par les citoyens et semblent faire consensus. L'ordre de présentation des axes ne traduit le niveau de priorité accordé à chacun.

### Axe 1 : Écoles sécuritaires et actives (Projets pilotes)

Cette catégorie englobe les enjeux liés à la sécurité autour des principaux corridors scolaires. Afin d'identifier les zones prioritaires, une approche de concertation avec les différents partenaires ainsi qu'une démarche d'urbanisme participatif seront envisagées. En guise de pistes de solution potentielle, un déneigement plus adéquat, l'abaissement des limites de vitesse dans des zones précises, le déploiement de mesures d'apaisement de la circulation, la promotion du transport actif ainsi qu'une meilleure éducation auprès des jeunes sur les règles de sécurité furent évoquées.



### Axe 2 : Corridors de transport actif pour personnes âgées (Projets pilotes)

Cet axe vise à identifier les besoins des aînés en termes de sécurité routière dans leur milieu de vie, ce qui sera réalisé conjointement avec ce groupe de citoyens. Parmi les pistes et propositions évoquées pour améliorer la sécurité aux abords des résidences, notons l'importance d'un meilleur entretien hivernal des trottoirs, l'engouement pour des projets d'urbanisme participatif ainsi que l'augmentation des délais des traverses piétonnières.



### Axe 3 : Quartiers conviviaux (Projets pilotes)

La volonté d'améliorer la convivialité des quartiers est partagée par une large strate de la population. Des projets pilotes sont d'abord souhaités afin qu'une collaboration s'installe entre la Ville et les résidents de quartiers précis et que les projets retenus reflètent la réalité des milieux. Apaisement de la circulation, signalisation et abaissement des vitesses permises sont autant d'exemples où les



résidents désirent être impliqués dans les décisions. En amont des types d'intervention convoités, différents critères d'éligibilité seront définis selon le contexte et les besoins évoqués.

## Axe 4 : Mesures d'apaisement de la circulation (Projets pilotes)

Cet axe vise à cibler prioritairement les rues avec des problématiques de dépassement des vitesses documentées ou des historiques d'accidents graves. L'aménagement de saillies de trottoirs ou de chicanes aux endroits ciblés comme prioritaires fait partie des pistes de solutions suggérées.



## Axe 5 : Abaissement des limites de vitesse (Projets pilotes)

Plutôt que d'appliquer une mesure uniforme sur l'ensemble du territoire, il fut proposé de débiter avec des projets pilotes dans des zones précises. Les rues collectrices et locales aux abords des parcs fréquentés par des enfants ainsi qu'à proximité des centres hospitaliers se sont imposées comme zones prioritaires pour la communauté.



## Axe 6 : Surveillance policière et éducation à la vitesse

Cet axe découle du souhait de nombreux Trifluviens de voir diminuer le seuil de tolérance des policiers par rapport aux excès de vitesse et d'assurer un meilleur respect du Code de la sécurité routière. Recourir à des radars pédagogiques déployés sur les artères problématiques fut également évoquée comme solution potentielle.



## Axe 7 : Campagne de sensibilisation et d'éducation

La population est unanime sur ce point : il devrait y avoir davantage de sensibilisation et d'éducation auprès de tous les usagers de la route quant aux bons comportements à adopter sur le réseau routier. Des campagnes d'information, de sensibilisation et d'éducation pourront être réalisées, lesquelles incluraient des éléments d'une approche systémique de sécurité routière.



## Axe 8 : Sécurité hivernale des piétons

Cet axe cible la sécurité des piétons en période hivernale alors que l'entretien des trottoirs préoccupe les citoyens. Une augmentation du budget lié au déneigement et à l'épandage d'abrasif ainsi que la priorisation des corridors à haut achalandage ont été évoquées comme solutions potentielles pour améliorer la situation.



## Axe 9 : Sécurité hivernale des automobilistes

L'enjeu du déneigement en lien avec la sécurité des automobilistes a également été soulevé. Revoir les activités de déneigement, les niveaux de service en ce qui a trait à l'épandage d'abrasifs sur les artères et assurer une meilleure visibilité à certaines intersections font partie des priorités discutées.



## Axe 10 : Application Trois-Rivières 311

En considérant que les citoyens ont exprimé leur volonté de faire partie de la solution en matière de sécurité routière, la possibilité d'ajouter une option sécurité routière à l'application mobile Trois-Rivières 311 est envisagée. Les citoyens pourraient ainsi y documenter des problématiques liées au réseau routier et contribuer à une meilleure prestation de services de la part de la Ville.



# Conclusion

Comme il s'y était engagé, le Conseil municipal de Trois-Rivières va attendre les résultats de l'étude d'ingénierie (systémique) avant d'entreprendre l'élaboration d'une stratégie définitive, d'un plan d'action et de procéder à l'identification des chantiers prioritaires. Entre-temps, il considère essentiel de poursuivre le dialogue avec les citoyens et d'alimenter la réflexion quant à l'acceptabilité des nouvelles mesures proposées. De plus, cette période d'échange permettra au nouveau maire de se joindre à la discussion avant l'adoption formelle de ces pistes de réflexion.

Trois-Rivières, le mardi 16 avril 2019.





**TRÈS**  
Trois-Rivières

**POUR PLUS D'INFORMATION :**

1325, place de l'Hôtel-de-Ville, C.P. 368, Trois-Rivières, Québec G9A 5H3

Téléphone : 311 • Courriel : 311@v3r.net

**v3r.net**