



## Plan de sécurité routière 2024 – 2025

### Contexte

Au cours des dernières années, le conseil a manifesté à plusieurs reprises son besoin d'améliorer le sentiment de sécurité des citoyens sur les voies de circulation. Ils transmettent régulièrement les requêtes des citoyens afin qu'on applique plusieurs mesures : radars pédagogiques, silhouettes de piéton, dos d'âne, réduction de la limite de vitesse.

Dans le cadre de son projet pilote de 2015, le conseil adopte pour la première fois, le 13 janvier 2015, le règlement SH-490 fixant la limite de vitesse 40 kilomètres/heure sur 41 rues ou portions de rue dans quatre quartiers résidentiels.

À la séance du 6 juillet 2021, le conseil adopte le règlement SH-490.5 sur les zones de vitesse à 40 kilomètres à l'heure. D'un seul coup, un total de 265 voies de circulation passent, en tout ou en partie, d'une limite de 50 à 40 km/h.

De plus, 18 radars pédagogiques sont installés dès le 30 avril 2021 parmi les 48 fixations réparties dans les huit districts électoraux. On installe également, en date du 2 août 2021, 17 silhouettes de piéton dans les huit districts électoraux.

Au lendemain de l'élection municipale du 5 novembre 2021, les élus indiquent que la question du sentiment de sécurité sur les voies de

circulation est soulevée par les électeurs. Le 31 janvier 2022, la conseillère Lucie De Bons indique qu'elle s'est fait demander une réduction de vitesse à 40 km/h dans les rues résidentielles de son district. Le directeur général Yves Vincent explique qu'il a demandé que soit élaborée une stratégie globale sur la sécurité routière et que cette stratégie sera coordonnée par le Comité de sécurité publique.

Par la suite, l'ensemble des membres du conseil mentionnent qu'ils souhaitent recevoir le plus tôt possible un projet global de sécurité routière.

### Projet de réduction des limites de vitesse

Afin d'amorcer les discussions, le directeur général adjoint François St-Onge dépose, au cours du mois de mai 2022 au Comité de sécurité publique et à la Commission sur la circulation et la mobilité durable, un projet de stratégie pour l'instauration des limites de vitesse. Ce projet visait à établir la vitesse selon cette grille :

- 30km : zones scolaires
- 30km : rue résidentielle
- 40km : rue locale
- 50km : rue municipale
- 50km : rue industrielle
- 70km : route provinciale
- 80km : route provinciale
- 90km : route provinciale
- 100km : autoroute provinciale

Puis, un Comité sur la stratégie globale de sécurité routière (CSGSR), composé d'élus, d'employés municipaux et de représentants de la Sûreté du Québec et de la Société d'assurance automobile du Québec, est mis en place à la fin de l'année 2022.

*« L'objectif que nous poursuivons est d'améliorer le sentiment de sécurité de nos citoyens, particulièrement les piétons, sur les voies de circulation de notre ville. Et une de nos priorités sera de revoir l'ensemble des limites de vitesse sur tout le territoire »,* explique le conseiller Guy Arseneault, membre du CSGSR et président du Comité de sécurité publique.

*« Nous voulons passer le message qu'à Shawinigan, la sécurité des piétons est prioritaire. Nous avons également fixé comme priorité d'évaluer les propositions pour les corridors scolaires, de revoir les traverses piétonnes et de sensibiliser les automobilistes à la courtoisie au volant »,* ajoute la conseillère Jacinthe Campagna, membre du CSGSR et présidente de la Commission sur la circulation et la mobilité durable.

### **Rapport du consultant en sécurité routière**

Le 17 mai 2023, le consultant en sécurité routière, Clarens Lavoie, remet, au Comité de stratégie globale sur la sécurité routière, son *« Analyse relative aux modifications des limites de vitesse – Ville de Shawinigan »*. À propos de l'établissement d'une limite à 30 km/h dans les quartiers résidentiels, il souligne certains inconvénients.

*« Prescrire une limite de 30 km/h est celle qui cause le moins de décès en cas d'impact avec un piéton si, bien sûr, elle est respectée. Il s'agit cependant d'une baisse drastique par rapport à la limite de 50 km/h qui prévaut actuellement et son adhésion est souvent difficile. Sa mise en place a toutefois tendance à satisfaire les citoyens.*

*La mise en place d'une limite de 30 km/h peut provoquer bien des plaintes de citoyens par la suite; certains diront qu'elle n'est pas respectée, et d'autres personnes prétendront que la Ville a créée des « trappes à tickets ».*

*Un inconvénient marqué de la mise en place d'une limite de 30 km/h sur l'ensemble des rues résidentielles est qu'il n'y a plus de différence entre la vitesse dans les rues du quartier et celle dans les zones scolaires. »*

De plus, le consultant a fait un survol des villes qui ont adopté la limite de 30 km/h dans les zones résidentielles afin de recueillir leurs commentaires à la suite de ce changement.

Saint-Lambert : « *Le gestionnaire du réseau routier de cette ville nous mentionnait également, après le recul, que certaines rues auraient pu être réduites à 40 km/h et non pas à 30 km/h en raison de leur caractère de rues collectrices.* »

Châteauguay : « *... la grande majorité des rues de cette ville sont maintenant prescrites à 40 km/h, à l'exception des artères et des parcs industriels (50 km/h). Les zones scolaires sont demeurées à 30 km/h. (...) Les citoyens semblent bien adhérer à cette nouvelle réglementation et le nombre de plaintes relatives à la vitesse n'a pas augmenté.* »

Québec : « *Depuis la mise en place des nouvelles limites, généralement revues à la baisse, le nombre de plaintes relatives à la vitesse dans les quartiers est en forte hausse. Quotidiennement, les gens dénoncent le non-respect de la signalisation de 30 km/h et demandent de la surveillance policière et des stratégies d'intervention.* »

Outre la réduction de vitesse, dans son l'analyse, le consultant souligne que « *L'environnement routier, soit l'aménagement de la rue et de ses abords, doit correspondre à la signalisation de limite de vitesse, sinon les conducteurs seront tentés de ne pas respecter cette dernière.* » Il identifie des mesures reconnues pour leur efficacité à réduire la vitesse telles que :

- Rétrécissement des voies de circulation (par marquage ou ajout de trottoirs);
- Avancées de trottoir;
- Dos d'âne amovible (caoutchouc);
- Dos d'âne allongé;
- Intersection surélevée;
- Chicane;

- Îlot de circulation;
- Terre-plein.

### Sondage sur la sécurité routière et la limitation de vitesse

Du 19 juillet au 19 septembre 2023, la Ville de Shawinigan consulte la population sur les différents aspects de la sécurité routière. Un total de 168 répondants ont fait part de leurs commentaires, notamment, sur le plan de réduction de vitesse, sur les mesures dissuasives (radars pédagogiques et silhouettes), les différentes problématiques observées et sur les moyens à prendre pour faire respecter les nouvelles limites de vitesse.

Il en ressort que les participants au sondage sont majoritairement en accord avec le plan de réduction de vitesse.

Que pensez-vous du plan de réduction de vitesse proposé?				
D'accord	100	58,5 %	100	64,1 %
Partiellement d'accord	13	7,6 %	13	8,3 %
Désaccord	43	25,1 %	43	27,6 %
Ne se prononce pas	12	7,0 %	-	-
<b>TOTAL</b>	<b>168</b>	<b>100 %</b>	<b>156</b>	<b>100 %</b>

Une majorité de participants considère également que les mesures dissuasives que la Ville utilise, telles que les radars pédagogiques et les silhouettes d'enfant en bordure de route, sont efficaces.

La Ville installe depuis quelques années des radars pédagogiques et des silhouettes d'enfants en bordure de route. Selon vous, est-ce que ces mesures dissuasives sont efficaces?				
Efficace	95	55,5 %	95	60,9 %
Partiellement efficace radar	13	7,6 %	13	8,3 %
Partiellement efficace silhouette	3	1,8 %	3	1,9 %
Pas efficace	45	26,3 %	45	28,9 %
Ne se prononce pas	12	7,0 %	-	-
<b>TOTAL</b>	<b>168</b>	<b>100 %</b>	<b>156</b>	<b>100 %</b>

Parmi les problématiques observées par les répondants, on retrouve principalement : le respect et la quantité des traverses piétonnes, la

vitesse excessive des automobilistes, la configuration des rues et des voies cyclables et le respect des règles de circulation par les cyclistes.

Quelles sont les problématiques de sécurité routière que vous observez à Shawinigan? (Traverses piétonnes, sécurité des piétons, sécurité en zone scolaire, sécurité des cyclistes...)		
Respect et quantité des traverses piétonnes	43	23,3 %
Vitesse excessive automobilistes	34	18,4 %
Revoir les configurations des rues et des voies cyclables	24	13,0 %
Respect des règles cyclistes	20	10,8 %
Respect des règles automobilistes	15	8,1 %
Présence policière insuffisance	13	7,0 %
Respect des règles piétons	10	5,4 %
Entretien des routes et trottoirs	10	5,4 %
Sécurité des zones scolaires	8	4,3 %
Sécurité des cyclistes	4	2,2 %
Manque de trottoirs	3	1,6 %
Triangle de visibilité	1	0,5 %
<b>TOTAL</b>	<b>185</b>	<b>100 %</b>

Enfin, pour obtenir un engagement de tous les citoyens à respecter les nouvelles limites de vitesse, les participants au sondage considèrent qu'il faut une bonne campagne de prévention, une surveillance policière, des amendes pour les contrevenants, une meilleure configuration de voies de circulation et des limites de vitesse acceptables.

D'après vous, comment peut-on engager les citoyens à respecter Les nouvelles limites de vitesse?		
Campagne de prévention	49	35.8 %
Surveillance policière	31	22.6 %
Contraventions	26	19.0 %
Améliorer la configuration	23	16.8 %
Limites de vitesse acceptables	8	5.8 %
	<b>137</b>	<b>100 %</b>

## Plan de sécurité routière 2024-2025

L'analyse du consultant en sécurité routière et la consultation menée auprès de la population nous permettent de dégager cinq objectifs pour la réalisation du Plan de sécurité routière 2024 – 2025.

## **OBJECTIF 1**

### **Réduction de la vitesse dans tous les quartiers résidentiels**

- Au cours de l'année 2024, adoption de la réglementation qui fera passer à 40 km/h toutes les rues résidentielles et locales qui sont actuellement à 50 km/h et installation de l'affichage requis.

## **OBJECTIF 2**

### **Aménagement des principales traverses piétonnes**

- D'ici la fin de 2024, identification des principales traverses piétonnes et analyse des besoins en aménagement pour les rendre plus sécuritaires

## **OBJECTIF 3**

### **Aménagement des rues favorisant la réduction de la vitesse**

- D'ici la fin de 2025, identification des aménagements qui peuvent être utilisés pour favoriser la réduction de la vitesse et présentation d'une planification de leur implantation.

## **OBJECTIF 4**

### **Mise en place des corridors scolaires**

- D'ici la fin de 2025, identification des corridors scolaires pour l'ensemble des écoles primaires, analyse des besoins en aménagement et planification de leur implantation.

## **OBJECTIF 5**

### **Campagne de sensibilisation et surveillance policière**

- Au cours de 2024 et 2025, poursuivre le travail du Comité de stratégie globale en sécurité routière avec la mise en œuvre d'une campagne de sensibilisation auprès des automobilistes, piétons et cyclistes ainsi que l'étroite collaboration avec la Sureté du Québec pour une surveillance policière efficace et assidue.