



Stratégie lévisienne de sécurité routière

2024-2028

Une nouvelle étape
pour la qualité de vie
de nos citoyennes
et citoyens

Septembre 2024



mobilité Lévis



Lévis

Mot du maire de Lévis

La mobilité joue un rôle majeur dans le dynamisme d'une ville et dans la qualité de vie de ses citoyennes et citoyens. C'est pourquoi la Ville de Lévis multiplie ses efforts afin d'offrir un réseau routier et des systèmes de transport sécuritaires, efficaces et accessibles à toutes et tous pour favoriser le développement tout en créant des milieux de vie accessibles et de qualité. C'est dans cette optique que nous vous présentons la Stratégie lévisienne de sécurité routière.

Au cours des prochains mois, nous allons introduire diverses initiatives visant à renforcer le sentiment de sécurité sur nos routes. Nous poursuivrons ainsi notre engagement continu, sur lequel nous travaillons depuis une dizaine d'années, de garantir une cohabitation harmonieuse entre tous les usagers de la route et d'offrir une protection accrue aux personnes plus vulnérables.

Bien que les objectifs de cette Stratégie soient ambitieux, je suis convaincu qu'ils sont réalisables, car ils s'appuient sur les meilleures pratiques disponibles et résultent d'une vaste mobilisation de citoyens, d'organisations et d'acteurs municipaux concernés par le sujet. Je tiens d'ailleurs à exprimer ma gratitude envers toutes les personnes qui ont enrichi et contribué de près ou de loin à l'élaboration de cette Stratégie en partageant leurs expériences et leur expertise.

Ce n'est que le début pour la Ville de Lévis! Dans les mois et les années à venir, chaque piéton, chaque cycliste et chaque automobiliste sera invité à participer activement à la réussite des actions planifiées. Car en plus d'être au cœur de notre Stratégie, vous en êtes les principaux artisans!

C'est donc avec fierté que nous joignons ce solide outil aux nombreuses autres initiatives de notre administration visant à maintenir Lévis au sommet des villes les plus sécuritaires au Canada. L'heure est maintenant venue de passer à l'action, tous ensemble!

Gilles Lehouillier
Maire de Lévis



Mot du président du comité de sécurité publique et de circulation



C'est avec enthousiasme et le sentiment du devoir accompli que les membres du comité de sécurité publique et de circulation dévoilent la première Stratégie lévisienne de sécurité routière.

Fruit d'un long processus et élaborée en étroite collaboration avec les citoyennes et citoyens, les organismes, les partenaires municipaux et les employés de la Ville, cette Stratégie résulte de vastes consultations publiques qui ont mené à des résultats prometteurs et des engagements concrets.

L'implication et la participation de tous ces acteurs à l'élaboration de cette Stratégie reflètent les besoins des Lévisiens et des Lévisiennes à faire de Lévis une ville toujours plus sécuritaire et conviviale.

La Stratégie lévisienne de sécurité routière touchera plusieurs fronts soit, le partage de la route entre les usagers, la gestion de la vitesse, l'accessibilité universelle et sociale, la fluidité des réseaux ainsi que des campagnes de prévention et de sensibilisation. Chacune de ces composantes de la Stratégie aura des impacts concrets afin de favoriser une mobilité harmonieuse où les usagers cohabitent en toute sécurité et en tout temps.

Participer à la réalisation de cette Stratégie a été pour mes collègues et moi un grand geste d'engagement envers nos concitoyennes et nos concitoyens puisqu'ils ont fait partie intégrante du processus de création. Nous sommes fiers que cette politique soit à l'image de la population lévisienne.

Je remercie chaleureusement toutes celles et ceux qui ont contribué, de près ou de loin, à la mise en place de la Stratégie lévisienne de sécurité routière. Lévis a maintenant de belles orientations qui guideront ses actions pour les années à venir!

Serge Côté

Président du comité de sécurité publique et de circulation

Mot du directeur général



Plaçant la sécurité routière au centre de ses priorités, la Ville est fière de la mise en place de sa première Stratégie lévisienne de sécurité routière. Conçue par ses équipes dévouées et passionnées, elle est issue d'une vaste démarche de consultation auprès de nos citoyennes et citoyens.

Cette Stratégie démontre la volonté de la Ville d'aller encore plus loin pour améliorer la sécurité sur nos routes, en se dotant d'orientations claires et d'actions précises pour que les Lévisiennes et Lévisiens soient et se sentent en sécurité, peu importe le mode de transport qu'ils utilisent.

En terminant, je tiens personnellement à remercier toutes les personnes qui ont contribué à la démarche menant aujourd'hui à la publication de cette Stratégie. Votre implication aura permis d'en faire une stratégie de grande qualité et bien ancrée dans les besoins du milieu.

Dominic Deslauriers

Directeur général de la Ville de Lévis

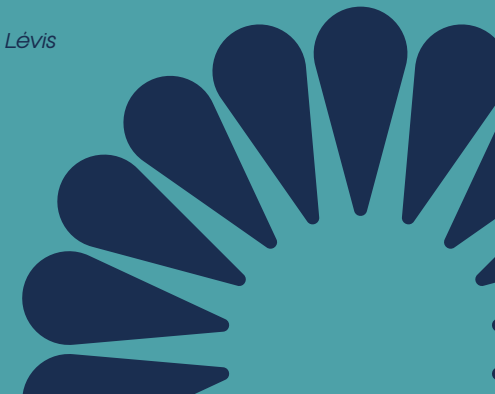


Table des matières

Mot du maire de Lévis	I	Cohabitation sécuritaire des usagères et usagers de la route	12
Mot du directeur général	II	Traumatismes routiers et mobilité	12
Mot du président du comité de sécurité publique et de circulation	II	Partage de la route	13
Lexique	IV	Mise aux normes des réseaux	13
1. Introduction	1	Sécurisation des milieux scolaires	14
Vision Zéro et Système sûr	1	Transport lourd	15
Politique de mobilité durable - 2030 et Plan d'action en sécurité routière 2023-2028 du gouvernement du Québec	2	Gestion des sites à risques	16
2. Portrait de la sécurité routière	3	Gestion de l'incivilité et de la rage au volant	16
Province de Québec	3	Gestion des appareils de transport personnel motorisés	17
Ville de Lévis	3	Gestion de la vitesse	17
Caractéristiques des traumatismes routiers	4	Gestion uniformisée des limites de vitesse	17
3. Volet consultatif	7	Mesures d'apaisement de la circulation	18
Sondage	7	Place de l'accessibilité universelle et sociale	19
Consultations publiques	8	Développement d'une mobilité inclusive	19
Ateliers ciblés	8	Fluidité des réseaux	20
4. Vision	9	Gestion des entraves	20
Vision lévisienne de la mobilité sécuritaire	9	Gestion des feux de circulation	21
5. Enjeux et domaines d'intervention	11	Entretien du réseau routier	21
Principes et objectifs	11	6. Communiquer pour mieux mobiliser	22
Enjeux, domaines d'intervention et actions	11	7. Conclusion	24
		8. Crédits	25
		9. Sources	26
		10. Plan d'action 2024	28

Lexique



Accessibilité sociale¹ : approche inclusive qui prend en considération les besoins et conditions de vie des individus. Elle vise une utilisation équitable de l'environnement et permet à toute personne en situation de difficulté sociale ou culturelle, ou connaissant un épisode de fragilité économique ou de défavorisation sociale ou matérielle, de réaliser ses activités de façon autonome pour permettre sa participation à la vie économique, sociale et communautaire et pour favoriser sa santé et son bien-être.

Accessibilité universelle² : approche inclusive qui prend en considération plusieurs besoins et conditions de vie des individus. Elle vise une utilisation équitable de l'environnement et permet à toute personne connaissant au moins une difficulté motrice, physique ou cognitive de réaliser ses activités de façon autonome pour permettre sa participation à la vie économique, sociale et communautaire et pour favoriser sa santé et son bien-être.

Apaisement de la circulation³ : terme générique qui décrit l'ensemble des processus et des moyens employés par les administrations pour répondre aux enjeux liés au comportement négatif des conductrices et conducteurs de véhicules motorisés circulant sur le réseau routier relevant de leur compétence. Il peut s'agir de mesures physiques ou d'initiatives de sensibilisation ou d'application de règlements ou de la loi. Le terme « modération » est également couramment utilisé.

Appareil de transport personnel motorisé (ATPM)⁴ : véhicule destiné au transport des personnes qui est muni exclusivement de moteurs électriques, ou muni d'au moins une roue, ou qui n'a pas d'habitacle fermé par une matière rigide, molle ou opaque. Par exemple, il peut s'agir de trottinettes électriques, d'appareils gyroscopiques, de planches à roulettes électriques ou d'appareils de type trottinette avec un siège ou qui ont trois roues.

Circulation de transit⁵ : circulation dont la destination ne se situe pas sur une rue locale ou dans un secteur immédiat et qui utilise les rues du quartier comme raccourci pour contourner une congestion ou éviter les retards.

Code de la sécurité routière (CSR)⁶ : loi du gouvernement du Québec qui régit l'utilisation des véhicules sur les chemins publics et, dans les cas mentionnés, sur certains chemins et terrains privés ainsi que la circulation des piétonnes et piétons, des cyclistes et autres usagères et usagers de la route sur les chemins publics.

Collision⁷ : choc entre un véhicule automobile et un autre corps alors que l'un d'entre eux est en mouvement.

Corridor scolaire⁸ : parcours terminal, pédestre ou cyclable, regroupant des portions de trajets scolaires convergeant tous vers le même établissement d'enseignement scolaire.

Emprise de rue⁹ : surface du domaine de la collectivité publique occupée par une route et ses dépendances. Il s'agit du domaine public de la Ville de Lévis affecté à la circulation et incluant notamment : les voies de circulations et les accotements, la voie cyclable, le trottoir, le terre-plein ou la banquette de plantation et le fossé.

Entrave routière¹⁰ : occupation temporaire dans l'emprise de la rue. Les entraves surviennent généralement lors de travaux résidentiels, de chantiers publics ou privés, de projets immobiliers ou d'événements. Exemples d'entraves : conteneur ou remorque, matériaux en vrac, machinerie, clôtures temporaires ou cônes, événement sportif ou culturel, fête de voisins ou de quartier.

Fluidité¹¹ : qualifie une circulation où l'écoulement des véhicules se produit de façon continue.

Incivilité routière¹² : concept regroupant les actions, les paroles ou les actes allant à l'encontre du respect des règles d'utilisation du réseau routier ou des autres usagères et usagers.

Ministère des Transports et de la Mobilité durable¹³ : administration publique ayant pour rôle de proposer au gouvernement du Québec des politiques relatives aux services, aux réseaux et aux systèmes de transport.

Mobilité¹⁴ : capacité et potentiel des personnes et des biens à se déplacer ou à être transportés. Elle constitue le fondement des échanges sociaux, économiques et culturels des individus, des entreprises et des sociétés.

Mobilité inclusive¹⁵ : concept de mobilité permettant des déplacements sans obstacle ni contrainte aux catégories de personnes connaissant des limitations fonctionnelles restreignant leur accès à une mobilité pleine et entière. Cette mobilité intègre les deux approches d'accessibilité universelle et d'accessibilité sociale pour offrir des aides aux déplacements des personnes sous forme d'aménagements, d'équipements, d'aides financières et d'accompagnements particuliers.

Politique de mobilité durable – 2030 : transporter le Québec vers la modernité¹⁶ : politique du ministère des Transports et de la Mobilité durable qui régit les transports collectifs, actifs, routiers, aériens et ferroviaires ainsi que les interventions sur le réseau routier, le tout dans une perspective intégrée.

Principe de prudence¹⁷ : principe selon lequel toute usagère ou tout usager de la route est tenu, surtout à l'égard de la personne qui est plus vulnérable que lui, d'agir avec prudence et de respecter les autres usagères et usagers lorsqu'il circule sur un chemin public. La conductrice ou le conducteur d'un véhicule routier est tenu de faire preuve d'une prudence accrue à l'égard des usagères et usagers plus vulnérables, notamment les personnes à mobilité réduite, les piétonnes et piétons et les cyclistes. Les usagères et usagers vulnérables, pour leur part, sont tenus d'adopter des comportements favorisant leur propre sécurité.

Rage au volant¹⁸ : comportement de conduite agressif et hostile envers les autres usagères et usagers de la route. Elle peut se manifester de diverses manières, notamment par des gestes offensants, des insultes, des comportements dangereux et même des actes de violence physique.

Réseau routier¹⁹ : ensemble des voies de circulation, des pistes cyclables, des trottoirs et des accès publics entretenus par les administrations publiques.

Route²⁰ : voie de communication large et fréquentée, située en milieu rural ou périurbain, reliant deux ou plusieurs agglomérations. La route mène souvent à deux lieux d'importance régionale, tel un aéroport. Bien qu'elle ne comporte souvent que deux voies, la route est une artère plus importante que le chemin.

Rue²¹ : voie de communication généralement bordée de bâtiments, dans une agglomération urbaine.

Système canadien hospitalier d'information et de recherche en prévention des traumatismes (SCHIRPT) : système de surveillance des blessures et des cas d'intoxication qui recueille et analyse des données sur les blessures subies par des personnes traitées dans les services d'urgence de 11 hôpitaux pédiatriques et de 9 hôpitaux généraux au Canada. Dans la région de Québec, deux hôpitaux participent à cette collecte de données, soit l'Hôpital de l'Enfant-Jésus et l'Hôpital du Saint-Sacrement.

Usagère ou usager : personne qui emprunte une voie de circulation publique.

Usagère ou usager vulnérable²² : toute personne empruntant la voie publique qui est exposée à un risque important en raison d'une protection physique insuffisante ou d'un différentiel de vitesse de déplacement important par rapport à d'autres modes avec lesquels elle peut être en conflit. Cela comprend quatre catégories principales d'usagères et d'usagers : les piétonnes et piétons, les cyclistes, les utilisatrices et utilisateurs d'appareils de transport personnels motorisés et les conductrices et conducteurs de deux-roues motorisés.

Vitesse de base²³ : vitesse constante la plus élevée à laquelle le tronçon de route peut être parcouru avec sécurité et confort, lorsque ces facteurs ne dépendent que de la géométrie de la route. La vitesse de base correspond à la vitesse affichée, plus 10 km/h.

Vitesse pratiquée²³ : vitesse de marche d'un véhicule mesurée à partir d'un cinémomètre ou par la vitesse V85 (vitesse en dessous de laquelle circulent 85 % des véhicules en écoulement libre non contraints par la circulation des autres véhicules).

Société de l'assurance automobile du Québec²⁴: société d'État relevant du ministère des Transports et de la Mobilité durable. Elle a le mandat de protéger la personne contre les risques liés à l'usage de la route à travers divers mandats : immatriculer les véhicules et les conductrices et conducteurs dans la province du Québec, assurer les usagères et usagers du réseau routier pour les dommages corporels et réaliser de la sensibilisation.

Sécurité routière : ensemble des services visant la protection des usagères et usagers de la route.

Stratégie : ensemble des moyens d'intervention coordonnés pour répondre aux intentions ou aux objectifs d'une planification.

Zone scolaire²⁵ : toute partie d'un chemin public qui longe les limites du terrain d'un établissement offrant un service d'enseignement primaire ou secondaire. Son implantation vise à assurer la sécurité des élèves en incitant les usagères et usagers de la route à redoubler de prudence à l'approche du terrain d'un tel établissement.



Introduction



L'augmentation des besoins en mobilité des Lévisiennes et Lévisiens se traduit par des déplacements quotidiens plus nombreux sur le réseau routier, ce qui accroît inévitablement le potentiel d'incidents et de collisions.

Étant à l'écoute de ses citoyennes et citoyens et à l'instar du gouvernement, qui a adopté la Politique de mobilité durable – 2030²⁶ et le Plan d'action en sécurité routière 2023-2028, la Ville de Lévis veut favoriser une mobilité harmonieuse et sécuritaire sur son territoire pour que les usagères et usagers cohabitent en toute sécurité et en tout temps. Elle souhaite également contribuer à la qualité de vie de sa population en faisant la promotion d'une mobilité intégrée, pérenne, équitable, universelle, cohérente avec le milieu et compatible avec la santé humaine et les écosystèmes.

L'élaboration de la présente stratégie s'appuie sur plusieurs approches déjà mises en œuvre et éprouvées par d'autres villes. Elle prend également en considération l'encadrement gouvernemental récent en matière de mobilité et de sécurité. Les principales inspirations sont énoncées ci-dessous.

Vision Zéro et Système sûr

La Vision Zéro²⁷ est apparue en Suède, en 1997, où le gouvernement a adopté une stratégie de sécurité routière avec un objectif ambitieux à long terme voulant que personne ne doive être tué ou gravement blessé par un accident de la route. Cette approche met de l'avant l'idée que le seul nombre acceptable de décès ou de personnes gravement blessées sur la route est zéro. Depuis, plusieurs villes à travers le monde ont adopté cette approche : New York, Chicago, Los Angeles, Boston, Montréal, Toronto, Edmonton, Vancouver, Calgary, Mexico, Buenos Aires, Lima, Londres et bien d'autres.

Le Système sûr²⁸ est également fondé sur le fait qu'il est inacceptable que des personnes soient gravement blessées ou tuées sur le réseau routier. Il fournit un ensemble de principes de conception et d'exploitation visant à éliminer à long terme les décès et les blessures graves. Il s'agit d'un processus permettant d'atteindre les objectifs ambitieux de la Vision Zéro.

Figure 1 : Représentation de l'approche Vision zéro et du Système sûr

Quoi

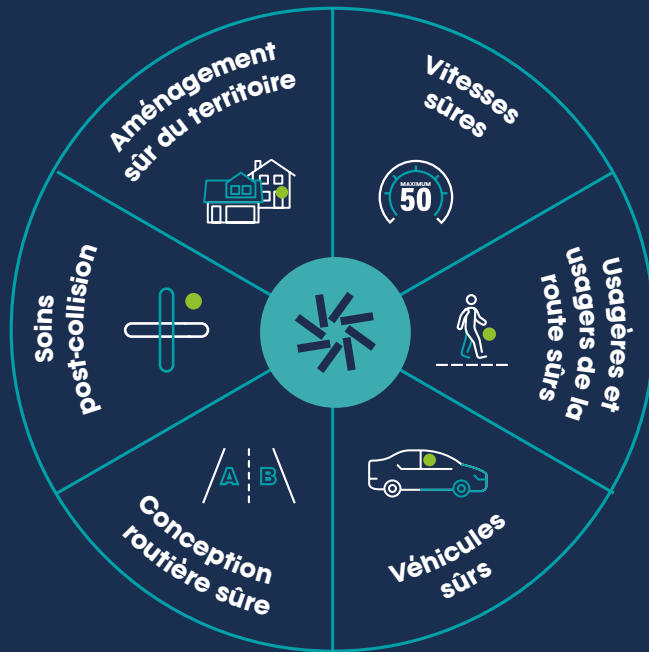
Vision Zéro

Philosophie selon laquelle les décès et les blessures graves attribuables aux collisions de la route peuvent et devraient être éliminés, tout en offrant une mobilité sûre, saine et équitable à tous les usagers et usagers de la route.

Comment

Approche du Système sûr

Processus intégré et complet visant à améliorer les performances en matière de sécurité du réseau de transport, qui tient compte de l'erreur humaine et élimine les décès et les blessures graves prévisibles et évitables.



Principes

- Les décès et blessures graves sont inacceptables;
- Les personnes font des erreurs;
- Les personnes sont vulnérables;
- La responsabilité est partagée;
- La sécurité est proactive;
- Le chevauchement des mesures est crucial.

Domaine d'action clé

- Données, recherche et évaluation;
- Législation et politique;
- Changement de culture;
- Financement;
- Permis de conduire;
- Leadership;
- Développement des capacités;
- Équité et inclusion;
- Code de la route et application de la loi;
- Coordination et coopération.

Politique de mobilité durable – 2030 et Plan d'action en sécurité routière 2023-2028 du gouvernement du Québec

En 2018, le gouvernement a déposé sa politique de mobilité durable. Visant à développer et à structurer l'offre de transport pour les personnes et les marchandises, cette politique inclut également des objectifs de sécurité routière, notamment :

- Des routes encore plus sécuritaires (réduction de 25 % des décès et blessures graves);
- Une adéquation entre la sécurité et la mobilité des transports actifs.

À la suite de cette politique gouvernementale, le ministère des Transports et de la Mobilité durable a rendu public, en 2023, un important plan d'action en sécurité routière avec l'intention 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.

Le plan d'action annonce les six domaines d'intervention prioritaires pour les prochaines années :

1. Transport actif sécuritaire vers l'école;
2. Aménagements sécuritaires pour les piétonnes et piétons;
3. Sécurité des travailleuses et travailleurs sur les chantiers routiers;
4. Les municipalités, des partenaires essentiels;
5. Innover pour améliorer la sécurité routière;
6. Communication et formation.

On note donc que le Ministère accorde une importance particulière à la sécurité des usagers et usagères vulnérables, soit les personnes se déplaçant à pied (enfants, personnes âgées) et les cyclistes. Comme les municipalités sont responsables de réaliser des infrastructures favorables au transport actif sécuritaire, le Ministère indique dans son plan d'action qu'il est dans son intention de soutenir davantage les municipalités dans le financement de telles infrastructures.

Portrait de la sécurité routière



Province de Québec

Selon la Société de l'assurance automobile du Québec²⁹, entre les années 2000 et 2014, les actions menées en sécurité routière ont permis de diminuer de deux tiers le nombre de victimes et de réduire de moitié le nombre de décès sur les routes du Québec.

Cependant, depuis 2014, les gains en matière de sécurité routière bougent très peu. En outre, ces gains sont inégaux puisque la part des usagers et usagères vulnérables parmi les victimes de collision est surreprésentée : au cours des cinq dernières années, les piétonnes et piétons et les cyclistes ont représenté plus du quart des décès (respectivement 21,0 % et 5,2 %).

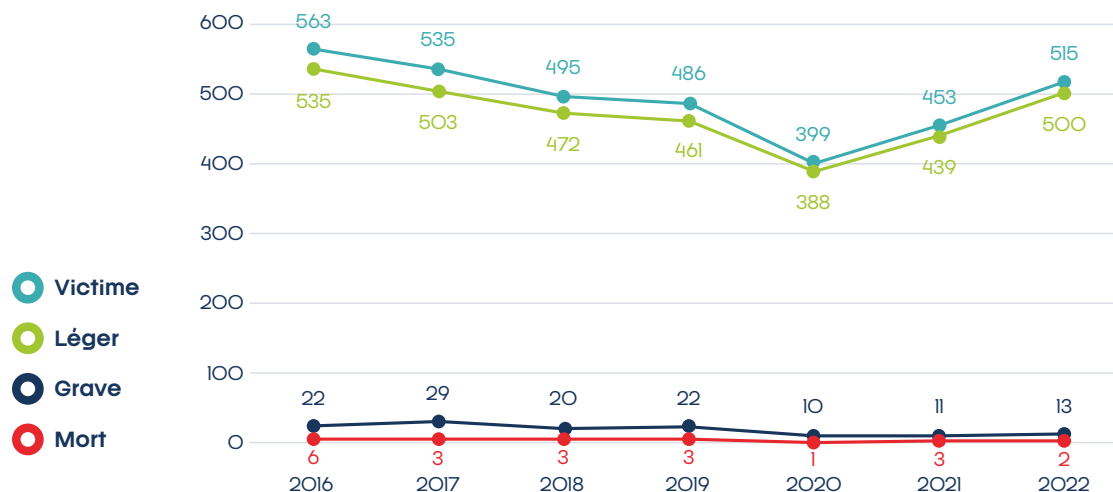
Ainsi, si on veut poursuivre l'amélioration en matière de sécurité, il faut explorer d'autres stratégies de sécurité routière, notamment en s'inspirant des pays les plus performants au monde.

Ville de Lévis

Les données de la Ville de Lévis suivent la même tendance que la province de Québec. Cependant, la stagnation des gains en matière de sécurité routière est plus récente, soit 2017 plutôt que 2014.

Les restrictions à la suite de la pandémie de COVID-19 ont eu un effet sur le nombre de victimes de la route. De 2019 à 2020, le nombre de victimes a chuté de près de 18 %.

Figure 2 : Évolution des victimes à la Ville de Lévis entre 2016 et 2022



Source : Ville de Lévis, d'après les données de la SAAQ.

En 2022, la Ville de Lévis a connu une remontée du nombre de victimes de la route et a dépassé son seuil d'avant la pandémie avec 515 victimes.

La gravité d'un accident se distingue en fonction des dommages corporels des victimes, répartis en trois catégories :

- Blessures légères : la victime n'est pas hospitalisée même si un suivi médical a été nécessaire;
- Blessures graves : la victime a été hospitalisée;
- Décès.

En considérant des villes comparables au Québec, la Ville de Lévis a le deuxième plus grand nombre d'accidents en 2022. Elle conserve cette position pour la proportion du nombre d'accidents par 100 000 habitants³¹. Soulignons que ces données représentent la situation au sortir de la période pandémique.

Tableau 1 : Comparaison des données des victimes de la route entre villes en 2022

	Lévis	Terrebonne	Saguenay	Trois-Rivières	Québec	Sherbrooke	Province de Québec
Population (ISQ)	154 775	1 221 02	1 482 54	1 431 95	5 573 90	1 756 84	8 787 600
Nb Accident total	1 493	1 129	1 354	1 465	4 668	1 351	2 114
Victime	515	421	612	617	1 252	455	28 715
Mort	2	3	7	5	10	3	392
Grave	13	6	32	17	48	16	1 275
Léger	500	412	573	595	1 194	436	27 048
Ratio nombre accident (*)	964,6	924,6	913,3	1023,1	837,5	769,0	240,3
Ratio décès et blessé grave (**)	9,7	7,4	26,3	15,4	10,4	10,8	19,0

(*) Ratio pour 100 000 habitants.

Source : SAAQ et Institut de la statistique du Québec

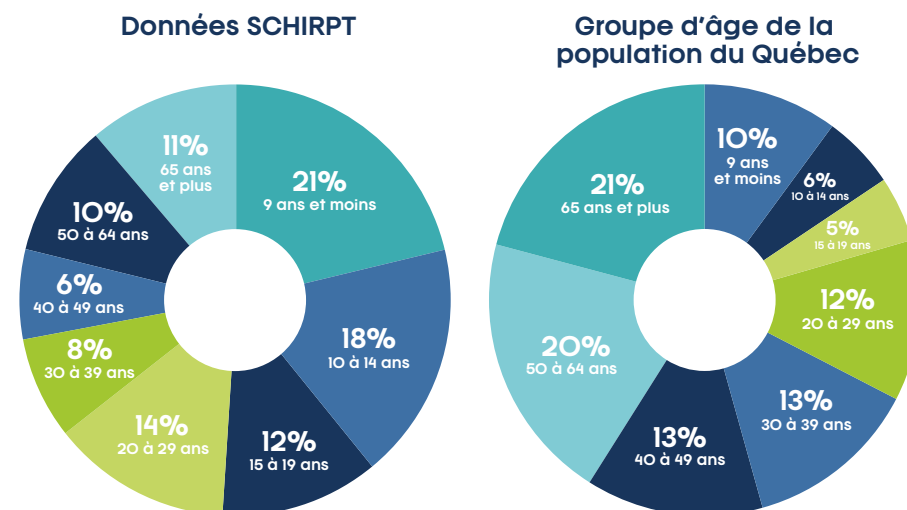
Sur les 515 victimes observées en 2022 à Lévis, on compte 2 décès, 13 personnes gravement blessées et 500 personnes légèrement blessées. On note que, pour les dommages corporels les plus graves, Lévis a le deuxième meilleur résultat, avec un taux de personnes décédées et gravement blessées de 9,7 pour 100 000 habitants, juste derrière Terrebonne (7,4). Ainsi, Lévis connaît un plus grand nombre d'accidents comparativement aux autres villes; toutefois, les blessures qui en découlent sont en général moins importantes.

En considérant l'évaluation des coûts moyens des victimes de la route selon la gravité des blessures, on peut estimer que l'insécurité routière à Lévis pour l'année 2022 aura coûté un peu plus de 68 millions de dollars (en dollars de 2015).

Caractéristiques des traumatismes routiers

Le portrait des traumatismes routiers donne une idée de l'ampleur et de la gravité des blessures qui peuvent se produire sur le réseau routier³³.

Figure 3 : Comparaison des groupes d'âge des victimes de la route avec la population québécoise (2022)

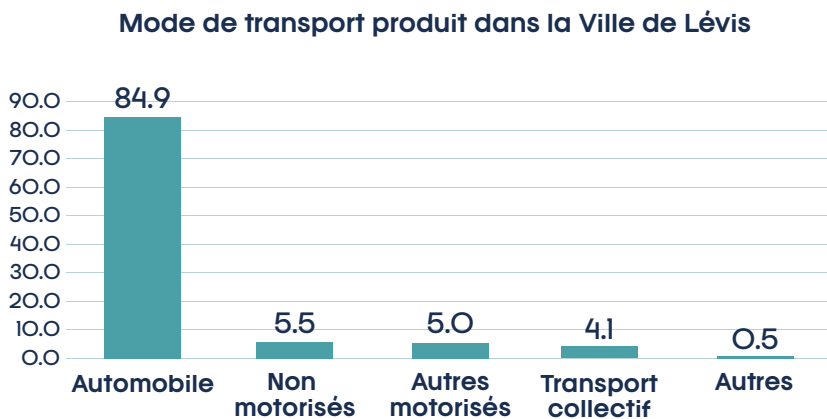
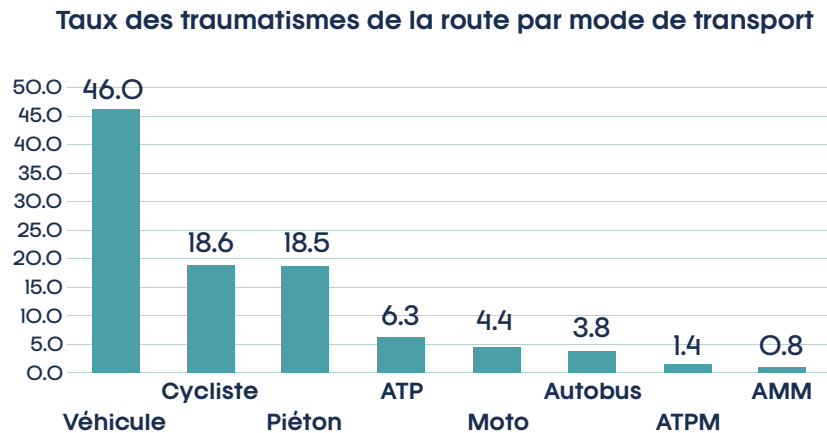


Source : Ville de Lévis d'après des données SCHIRPT et de l'Institut de la statistique du Québec.

En comparant les données du Système canadien hospitalier d'information et de recherche en prévention des traumatismes (SCHIRPT) avec celles de l'Institut de la statistique du Québec, on remarque que :

- La répartition des hommes et des femmes victimes de la route est équivalente, soit respectivement de 49,9 % et de 50,1 %;
- Le groupe d'âge des 9 ans et moins représente plus de 21 % des traumatismes routiers;
- Le groupe d'âge des 0-14 ans représente 39,2 % des traumatismes.

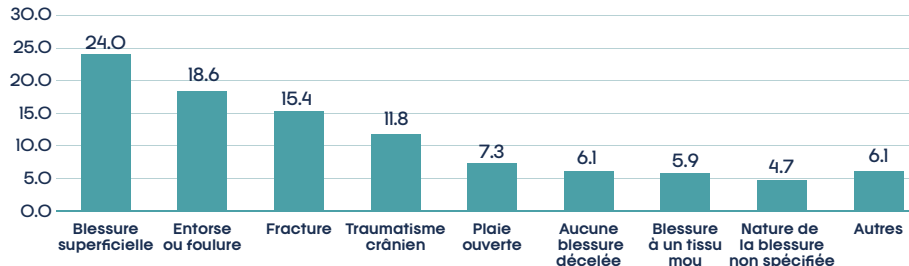
Figure 4 : Comparaison des parts modales des traumatismes routiers et celle des Lévisiennes et Lévisiens



Source : Ville de Lévis d'après des données SCHIRPT et de l'Institut de la statistique du Québec.

Dans le même ordre d'idées, en comparant la répartition des traumatismes routiers selon les modes de déplacement dans la région de Québec avec les parts modales des Lévisiennes et des Lévisiens, on constate que la proportion des traumatismes générés en transports actifs est nettement supérieure à celle des individus utilisant des transports actifs sur le réseau. En effet, la part modale des individus non motorisés est de 5,5 %, alors qu'ils subissent 43,4 % des traumatismes de la route.

Figure 5 : Nature des blessures tous modes confondus (en %)

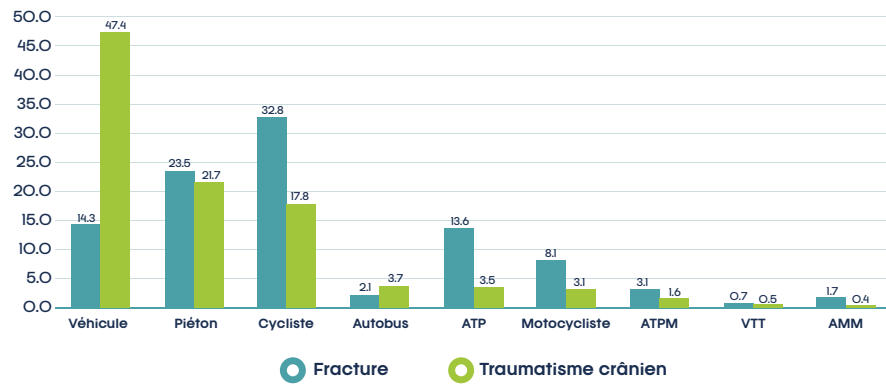


Source : Ville de Lévis d'après des données SCHIRPT.

Selon d'autres données provenant du SCHIRPT, les traumatismes routiers selon les groupes d'âge et le mode de déplacement démontrent les faits suivants :

- Une forte part des traumatismes sont causés lors d'un déplacement en véhicule chez les 20 à 64 ans;
- Chez les 14 ans et moins, la part des traumatismes associés à un mode de transport actif est élevée (68,8 %);
- Au total, les 19 ans et moins sont surreprésentés parmi les victimes de la route. Ils représentent 24,1 % de la population québécoise, alors qu'ils subissent 51,1 % des traumatismes routiers :
 - 21,2 % ont 9 ans ou moins
 - 18 % ont de 10 à 14 ans
 - 11,9 % ont de 15 à 19 ans
- Chez les 65 ans et plus, 34,2 % des traumatismes routiers sont occasionnés en marchant;
- Les appareils de transport personnels motorisés (ATPM) ne représentent que 1,4 % des traumatismes routiers.

Figure 6 : Proportion des fractures et des traumatismes crâniens selon le mode de déplacement



Source : Ville de Lévis d'après des données SCHIRPT.

L'analyse des blessures chez les usagères et usagers des transports actifs fait ressortir les faits saillants suivants :

- Plus de 4 traumatismes routiers sur 10 (43,4 %) impliquent des usagères et usagers des transports actifs;
- Les transports actifs génèrent davantage de fractures et de traumatismes crâniens puisque 70 % des fractures et 43 % des traumatismes crâniens sont associés à ces modes de transport;
- La tranche d'âge des moins de 14 ans en transports actifs est particulièrement vulnérable puisque 61,1 % des traumatismes crâniens et 67,5 % des fractures en transports actifs affectent cette tranche d'âge.

Volet consultatif



Dans une optique d'amélioration continue, la Ville a entrepris un processus participatif afin de mieux comprendre la perception des Lévisiennes et Lévisiens sur la sécurité routière. Ainsi, un sondage et six consultations publiques ont été réalisés auprès des citoyennes et citoyens et cinq ateliers ont été tenus avec des publics ciblés.

Sondage

La Ville de Lévis a réalisé un sondage auprès de 1001 Lévisiennes et Lévisiens du 30 mars au 5 avril 2023. Les objectifs étaient de mesurer le sentiment de sécurité routière et son évolution et d'identifier les causes de l'insécurité routière et les priorités d'actions souhaitées par la population.

- Au total, 95 % des Lévisiennes et Lévisiens se sentent en sécurité lors des déplacements dans leur quartier ou ailleurs dans la ville;
- En hiver, la principale raison de l'insécurité est l'entretien du réseau (51 %);
- En été, les principales raisons de l'insécurité sont : l'aménagement des rues (29%), le non-respect ou l'ignorance du Code de la route (19 %) et l'incivilité ou l'agressivité des usagers et usagères de la route (19 %);
- Ce sont 83 % des Lévisiennes et Lévisiens qui sont en accord avec la volonté de la Ville d'éliminer à la source les collisions routières, les décès et les blessures graves.

Par ailleurs, le tableau suivant identifie les priorités d'intervention des Lévisiennes et Lévisiens sondés.

Tableau 2 : Principaux lieux où la Ville devrait prioriser ses interventions

Endroit	%
Autour des écoles	20
Sur les artères principales	18
Sur les voies piétonnières (trottoirs ou sentiers piétonniers)	14
Sur les rues résidentielles	12
Aux intersections	11
Sur les voies cyclables	7

Source : Ville de Lévis, sondage de la Stratégie lévisienne de sécurité routière 2024-2028, 2023.

Les résultats du sondage ont servi à orienter la Ville pour prioriser les actions qui seront mises en place dans le cadre de l'implantation de la stratégie. Des sondages sont prévus tous les cinq ans afin de suivre l'évolution de la perception des Lévisiennes et Lévisiens à l'égard de la sécurité routière.

Consultations publiques

Les consultations se sont tenues à l'automne 2023 et ont permis de capter les priorités en matière d'amélioration de la sécurité routière. Les participantes et participants ont été invités à classer les enjeux qui, selon leurs expériences, sont prioritaires pour la sécurité routière.

Trois enjeux ont été mis de l'avant par les participantes et participants :

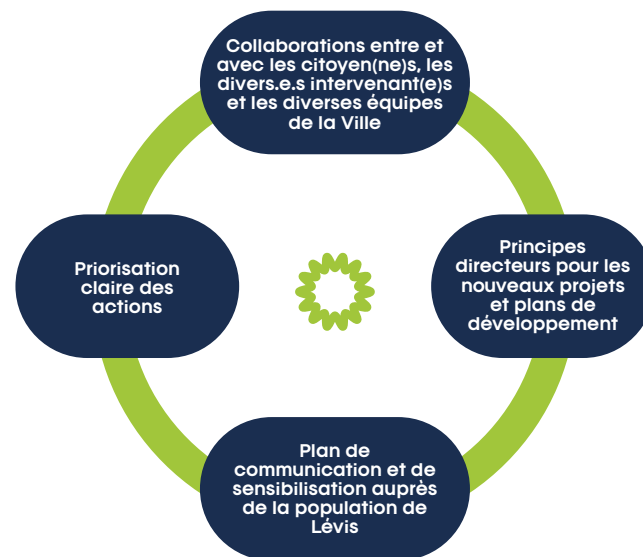
- Le partage de la route;
- La gestion de la vitesse;
- La fluidité des réseaux.

Une unanimité des personnes participantes a été observée quant au principe de partage des responsabilités entre tous les usagers et usagères et à la nécessité d'avoir des campagnes de sensibilisation sur la sécurité routière.

Ateliers ciblés

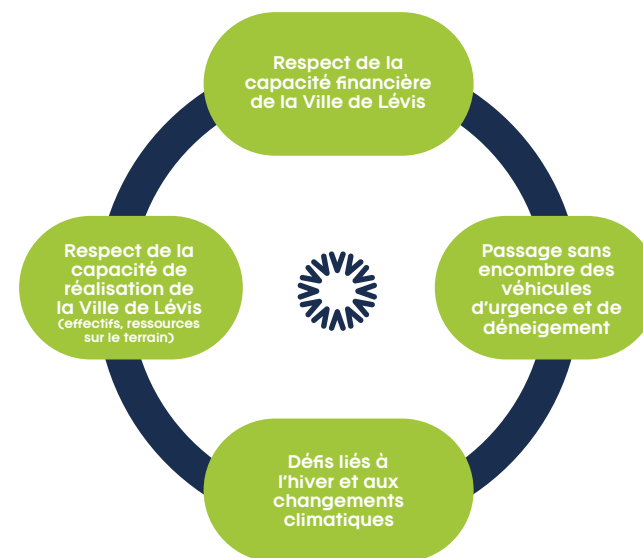
Aussi tenus à l'automne 2023, les ateliers ont regroupé des organismes de mobilité, des représentantes et représentants de l'Administration et des instances municipales. Ils ont notamment permis de connaître leurs principaux enjeux et d'identifier les conditions gagnantes et les contraintes pour la mise en œuvre de la réalisation de la Stratégie. Celles-ci sont présentées dans les deux graphiques suivants.

Figure 7 : Conditions gagnantes pour la réalisation de la Stratégie lévisienne de sécurité routière



Source : Ville de Lévis, ateliers ciblés de la Stratégie lévisienne de sécurité routière 2024-2028, 2023.

Figure 8 : Contraintes à la réalisation de la Stratégie lévisienne de sécurité routière



Source : Ville de Lévis, ateliers ciblés de la Stratégie lévisienne de sécurité routière 2024-2028, 2023.

Vision



Vision lévisienne de la mobilité sécuritaire

La mobilité joue un rôle majeur dans le dynamisme d'une ville et la qualité de vie de ses citoyennes et citoyens. Ainsi, chaque ville a pour rôle d'offrir un réseau routier et des systèmes de transport sécuritaires, efficaces et accessibles pour toutes et tous afin de favoriser son développement tout en créant des milieux de vie de qualité. Cependant, l'accroissement de la circulation est un facteur déterminant de l'occurrence d'incidents sur le réseau et de l'augmentation de l'insécurité.

Il devient essentiel de maintenir un réseau sécuritaire afin que la mobilité ne soit pas un risque pour la santé de la population et pour assurer un développement de qualité pour la communauté.

Ainsi, la sécurité est la valeur fondamentale de la mobilité sur son territoire.

La Ville de Lévis place les usagères et usagers au cœur de sa première stratégie de sécurité routière en veillant à :

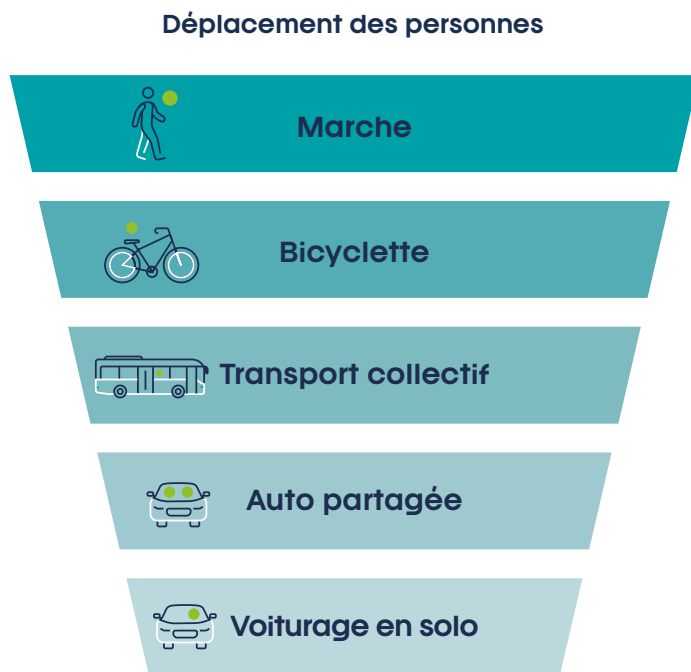
1. Prioriser la sécurité des usagères et usagers vulnérables;
2. S'assurer que le réseau routier tient compte des besoins de tous les usagères et usagers de la route et qu'il est conçu pour favoriser les comportements sans risque.

La vision lévisienne de la mobilité sécuritaire adhère pleinement au principe de prudence du Code de la sécurité routière, qui insère, dans son article 3.1, la notion de respect et de précaution envers les autres usagères et usagers de la route lors d'un déplacement :

« Tout usager de la route est tenu, surtout à l'égard de celui qui est plus vulnérable que lui, d'agir avec prudence et respect lorsqu'il circule sur le chemin public. Le conducteur d'un véhicule routier est tenu de faire preuve d'une prudence accrue à l'égard des usagers plus vulnérables, notamment les personnes à mobilité réduite, les piétons et les cyclistes. L'usager vulnérable est, pour sa part, tenu d'adopter des comportements favorisant sa sécurité³⁴.

Ainsi, la Ville de Lévis verra à prioriser ses interventions selon la vulnérabilité des usagères et usagers pour bonifier la sécurité de l'ensemble du réseau routier et favoriser la mobilité active.

Figure 9 : Priorisation des interventions selon la vulnérabilité des usagères et usagers



Source : Ville de Lévis, d'après le concept de pyramide inversée des modes de transport.



Enjeux et domaines d'intervention



Pour élaborer sa stratégie de sécurité routière, la Ville a déterminé quatre principes et cinq objectifs qui permettront de guider ses actions dans les cinq enjeux retenus.

o Principes et objectifs

Quatre principes guident les actions de la Ville de Lévis dans ses actions en mobilité sécuritaire :

1. La mobilité ne doit pas être un risque pour la sécurité ou la santé;
2. La responsabilité de la sécurité routière doit être partagée entre toutes et tous;
3. La possible défaillance des capacités humaines doit être considérée;
4. La citoyenne ou le citoyen est au cœur de l'acceptabilité sociale et doit être consulté.

Cinq objectifs permettront à la Ville de concrétiser sa volonté de renforcer son virage sécuritaire pour tous les modes de déplacement, qui est déjà amorcé depuis quelques années :

1. Réduire les décès et la gravité des blessures;
2. Accroître le sentiment de sécurité sur les routes;
3. Se doter de connaissances sur les réseaux et la mobilité;
4. Partager la responsabilité en matière de sécurité routière;
5. Renforcer la collaboration, l'adhésion et l'acceptabilité sociale.

o Enjeux, domaines d'intervention et actions

En se basant sur les activités de consultation et d'échange tenues en 2023, sur l'encadrement gouvernemental et sur les expériences probantes mises en œuvre ailleurs, Lévis a retenu cinq enjeux et a développé sa propre vision d'une mobilité sécuritaire dans sa première stratégie de sécurité routière. Les enjeux identifiés sont les suivants :

- o Cohabitation des usagères et usagers de la route;
- o Gestion de la vitesse;
- o Place de l'accessibilité universelle et sociale;
- o Fluidité des réseaux;
- o Communication et mobilisation.

Cohabitation sécuritaire des usagères et usagers de la route

Les conflits sur le réseau routier sont amplifiés par plusieurs sources. Le développement urbain, la croissance des déplacements, la duplication de l'offre en transport, les préférences et attitudes des différents usagers et usagères de la route et la volonté de réduire l'empreinte écologique des déplacements expliquent l'amplification des conflits sur le réseau routier. Ces conflits peuvent être catégorisés de la manière suivante³⁵:

Conflit d'utilisations : le réseau routier est occupé par différentes utilisations qui comportent un espace variant dans le temps. Cela peut être une circulation de transit, un accès vers des lieux de destination, un stationnement, des livraisons ou des déplacements en transport en commun et actif. Des conflits peuvent être générés par plusieurs utilisations du réseau au même endroit et au même moment.

Conflit d'usagères et d'usagers : plusieurs personnes occupent le réseau routier, par exemple des automobilistes, des camionneuses et camionneurs, des piétonnes et piétons, des cyclistes ou des personnes avec des limitations fonctionnelles. Chacune de ces personnes a des besoins spécifiques, et leur seuil de tolérance quant au partage de l'espace est variable. Des conflits peuvent être générés par le manque de respect mutuel entre les différents individus.

Conflit de modes : le réseau routier accueille plusieurs types de véhicules qui ont chacun une vitesse et un poids variables. Ces différences sont à l'origine de conflits qui peuvent être amplifiés avec l'arrivée de nouveaux modes de déplacement.

Conflit de services : les services de transport en commun, les services d'urgence, les services municipaux d'entretien et de collecte des matières résiduelles et les services d'utilité publique ont besoin d'un espace suffisant pour être pleinement opérationnels. Le manque d'espace peut générer des conflits.

La Ville de Lévis considère que la route appartient à tout le monde et que chaque usagère et usager, peu importe son mode, a un rôle à jouer pour assurer un partage harmonieux de la route. La cohabitation est primordiale et a été identifiée comme la priorité des citoyennes et citoyens lors des consultations publiques. Ainsi, la Ville de Lévis désire trouver un équilibre entre le partage de l'espace routier et le

comportement de ses usagères et usagers lors de leurs déplacements.

Traumatismes routiers et mobilité

Le premier objectif de la stratégie concerne les traumatismes liés à la mobilité et vise à réduire les décès et la gravité des blessures. En favorisant une cohabitation harmonieuse du réseau routier, la Ville de Lévis peut réduire le nombre d'incidents, mais elle veut également agir sur la réduction de la gravité des traumatismes routiers. Les constats de ces traumatismes, dressés dans la section présentant le portrait de la sécurité routière, identifient les usagères et usagers des transports actifs et les jeunes de moins de 19 ans comme étant particulièrement vulnérables puisqu'ils subissent une grande part des traumatismes, alors qu'ils sont minoritaires sur le réseau routier.

Engagement 1 : La Ville de Lévis réalisera un suivi de l'évolution des traumatismes routiers et ciblera les interventions afin de réduire leur gravité.

Action 1 : Réaliser un inventaire des traumatismes routiers.

Réaliser un portrait des blessures générées lors d'un déplacement en utilisant la base de données électronique du SCHIRPT de l'Agence de la santé publique du Canada.

Action 2 : Réaliser des interventions permettant de réduire la gravité des traumatismes routiers.

Selon le portrait des traumatismes générés lors d'un déplacement, mettre en place des interventions afin d'en diminuer la gravité.

Partage de la route

Le partage de la route concerne deux aspects, soit : l'aménagement des rues et le comportement des personnes sur la route. Il est associé à quatre types de conflits, soit : d'utilisations, d'usagères et d'usagers, de modes et de services. Le partage de la route a pour objectif de réduire ces conflits.

Il est indéniable que le comportement des individus sur la route est influencé par l'aménagement des rues. Par exemple, une intersection non entretenue ou connaissant un problème de conception peut accroître les conflits entre les cyclistes et les véhicules motorisés ou entre les cyclistes et les personnes à pied. Dans cette section, l'accent sera mis sur les conflits de modes et le comportement des individus.

La saine cohabitation des usagères et usagers de la route est modulée en fonction de leur sentiment de sécurité et du respect du Code de la sécurité routière. Ce code encadre déjà plusieurs comportements, tout en instaurant un principe de prudence envers les usagères et usagers plus vulnérables. Toutefois, il ne peut pas tout encadrer, et le civisme est essentiel sur la voie publique.

Engagement 2 : La Ville de Lévis s'engage à communiquer et à expliquer les moyens de réduire les conflits de cohabitation entre les usagers de la route.

Action 3 : Identifier les situations et les comportements générant une cohabitation conflictuelle.

Répertorier les situations et les comportements où la cohabitation entre les usagères et usagers n'est pas adéquate et sécuritaire. Cette collecte d'information servira à mieux connaître les conflits reliés à la cohabitation des usagères et usagers de la route.

Action 4 : Réaliser des interventions de sensibilisation sur le partage de la route.

Produire des capsules de sensibilisation à partir de la liste des situations et des comportements identifiés afin de faire connaître les bons comportements à adopter sur le réseau routier.

Mise aux normes des réseaux

Tout en continuant de s'inspirer des normes ou des documents de référence, la Ville de Lévis veut bonifier ses propres normes et critères, afin de prendre en compte l'évolution de la mobilité dans le contexte lévisien et favoriser la cohabitation harmonieuse des usagères et usagers de ses rues.

Action 5 : Réaliser un cahier des normes et critères municipaux portant sur la circulation.

Définir des normes et critères uniformisés pour le marquage, la signalisation et les équipements applicables à Lévis ainsi que leurs conditions d'implantation et d'utilisation. Un réseau routier cohérent est plus facile à comprendre pour l'usagère ou l'utilisateur, et donc plus sécuritaire.

Action 6 : Bonifier les aménagements piétonniers.

Planifier et construire des aménagements piétonniers qui prennent mieux en compte l'évolution de la mobilité et qui priorisent les usagères et usagers vulnérables.

Action 7 : Bonifier les aménagements cyclables.

Poursuivre l'amélioration des aménagements cyclables sur les rues existantes afin d'offrir un réseau cyclable connecté, sécuritaire et accessible.

Sécurisation des milieux scolaires

Le milieu scolaire inclut toute emprise de rue utilisée par les élèves pour se rendre à leur école. Il est constitué de la zone scolaire et du corridor scolaire.

La zone scolaire est la partie la plus près de l'école, où la circulation des écoliers, des parents, des autobus scolaires, des membres du personnel et des résidents du quartier se fait sur un très court laps de temps, causant des conflits. Il est donc fondamental de prioriser leur sécurité.

Le corridor scolaire représente le chemin le plus sécuritaire des piétons et cyclistes pour se rendre à l'école et également pour retourner à la maison. Il est identifié par des panneaux jaunes fluorescents placés au-dessus des panneaux de nom de rues. Le but d'un corridor scolaire est de sécuriser les déplacements des écoliers, d'augmenter le nombre de déplacements actifs des écoliers et de réduire le nombre de déplacements en voiture.

« Au cours des 40 dernières années, la proportion d'élèves se déplaçant à pied ou à vélo vers l'école a chuté drastiquement au profit des déplacements motorisés.³⁶ » Certains comportements des automobilistes aux abords des écoles, tels que les demi-tours, les excès de vitesse et le stationnement dans des zones interdites, réduisent significativement la sécurité des élèves. Il est important de travailler conjointement avec les écoles, les parents d'élèves ou les centres de services scolaires afin de sensibiliser les usagères et usagers des milieux scolaires aux bons comportements à adopter à l'approche d'une zone ou d'un corridor scolaire.

La bonification de la sécurité des zones et des corridors scolaires favorisera une augmentation du nombre de déplacements actifs vers l'école, ce qui renforcera la qualité du milieu de vie et la santé de toutes et tous.

Engagement 3 : La Ville de Lévis s'engage à poursuivre la sécurisation des milieux scolaires.

Action 8 : Développer la connaissance des parcours écoliers.

Collecter les informations pertinentes sur les parcours des élèves afin de bonifier les connaissances et d'appliquer les mesures de sécurisation adéquates pour chaque école.

Action 9 : Réaliser des projets pilotes de sécurisation des milieux scolaires.

Assurer la sécurité des usagères et usagers aux abords des écoles en réalisant des projets pilotes avec les parties prenantes pour favoriser les déplacements actifs chez les jeunes.

Action 10 : Mettre aux normes les zones scolaires.

Assurer la sécurité des usagères et usagers à l'intérieur des zones scolaires par la mise aux normes de la signalisation, du marquage et des équipements de sécurité routière.

Action 11 : Ajouter des corridors scolaires pour l'ensemble des écoles primaires privées.

En complément des 30 corridors scolaires réalisés pour les écoles primaires publiques, réaliser les corridors scolaires pour les écoles primaires privées.



Transport lourd

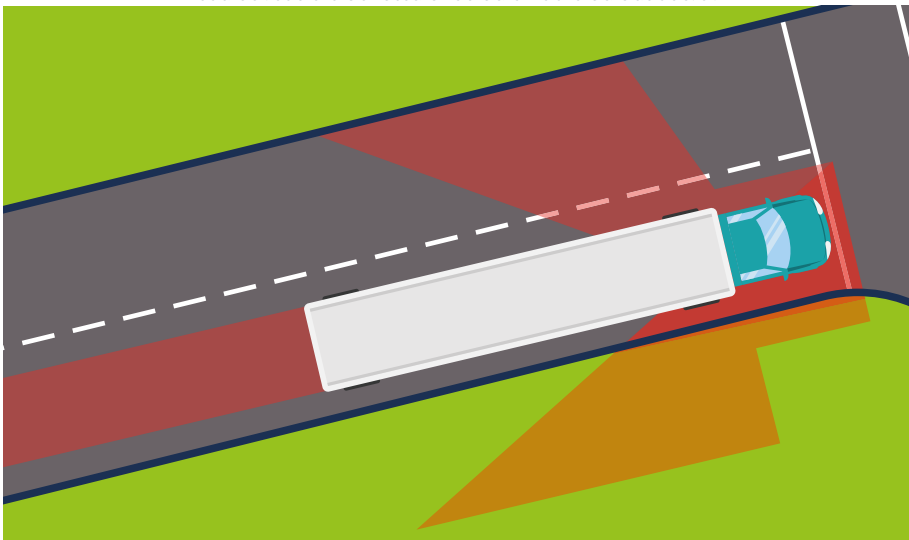
En 2022, sur les 392 décès recensés sur les routes au Québec, 95 impliquaient un véhicule lourd³⁸. Cela représente 24 % des décès sur la route au Québec, alors que les véhicules lourds représentent seulement 4 % du parc automobile.

En raison de son emplacement géographique, la ville de Lévis possède un réseau routier et de camionnage stratégique. Sa proximité avec la Capitale-Nationale, la présence d'un lien interrives ainsi que ses nombreux parcs industriels amènent les usagères et usagers à partager l'espace de la route avec une grande quantité de véhicules lourds. Un réseau de camionnage bien défini permet une circulation fluide des transports de marchandises sans restreindre le développement économique, tout en tenant compte de la sécurité de la population.

Tous les véhicules possèdent des angles morts, qui varient selon leurs dimensions et leur emplacement et selon le type de véhicule (autobus, camion porteur, déneigeuse, etc.). En raison de la longueur et de la hauteur des véhicules lourds, ces derniers connaissent de nombreux angles morts qui empêchent le conducteur ou la conductrice de bien voir les autres usagères et usagers, et particulièrement ceux vulnérables.

Figure 10 : Angle mort d'un ensemble des véhicules

Source : Société de l'assurance automobile du Québec, 39



Engagement 4 : La Ville de Lévis s'engage à rendre les déplacements des véhicules lourds davantage sécuritaires sur son territoire.

Action 12 : Réviser le réseau de camionnage.

Mettre à jour le réseau de camionnage lévisien afin de le rendre encore plus fonctionnel et de l'uniformiser pour diriger les véhicules lourds sur un réseau routier mieux adapté.

Action 13 : Implanter des équipements et des technologies sécuritaires sur les véhicules lourds municipaux.

Réaliser des projets pilotes visant à favoriser une cohabitation sécuritaire entre le transport lourd des personnes et des marchandises et les autres modes de transport, en instaurant différents équipements et technologies sur les véhicules lourds municipaux.

Action 14 : Accroître les connaissances sur les risques reliés à la conduite d'un véhicule lourd.

Sensibiliser les conductrices et conducteurs de véhicules lourds et les autres usagères et usagers au partage de la route lors d'événements publics et offrir une formation en continu aux conductrices et conducteurs de véhicules lourds à l'emploi de la Ville de Lévis.

Gestion des sites à risque

Les sites à risque sont des lieux où se sont produits des accidents mortels ou certains types d'accidents reconnus pour leur niveau de gravité élevé. En surveillant et en analysant ces sites et en intervenant sur ces derniers, il est possible de réduire efficacement le nombre d'accidents sur les routes. Afin d'être proactive, la Ville de Lévis souhaite ajouter à son analyse les sites connaissant un faible nombre d'incidents, mais représentant un risque pour les usagères et usagers. Les risques ou les accidents peuvent être causés par des comportements ou par un problème de signalisation ou de géométrie routière.

Engagement 5 : La Ville de Lévis veut réduire le nombre de sites à risque pour la sécurité des usagers sur son territoire.

Action 15 : Réaliser un inventaire des sites à risque.

Développer des outils d'aide à la décision pour mieux identifier et analyser les risques de certains sites à Lévis. Avec l'aide de ces nouveaux outils, cibler les interventions nécessaires à leur sécurisation.

Gestion de l'incivilité et de la rage au volant

Les usagères et usagers de la route doivent faire preuve de prudence envers les autres usagères et usagers, et particulièrement envers les plus vulnérables. Malheureusement, le non-respect des règles de conduite, l'incivilité et des cas plus graves de rage au volant existent.

Selon la Société de l'assurance automobile du Québec, l'incivilité débute avec une parole ou un acte allant à l'encontre du respect des règles d'utilisation du réseau routier. Cela peut se traduire par le fait qu'un arrêt ou qu'un cédez-le-passage n'est pas respecté, par l'omission d'un feu rouge, par un changement de voie sans le signaler, par l'empiétement sur une autre voie ou tout simplement par une impatience ou une parole agressive. Ces situations créent de la frustration chez les autres et peuvent entraîner des conséquences pour la sécurité et la santé des usagères et usagers du réseau routier.

La Ville de Lévis ne recense pas les cas de rage au volant. Cependant, les Lévisiennes et Lévisiens identifient l'incivilité et l'agressivité comme la deuxième et la cinquième raison d'insécurité sur le réseau routier⁴⁰.

Le Service de police de la Ville de Lévis se veut proactif en planifiant des opérations municipales et en se joignant aux opérations nationales concertées de surveillance des comportements incivils, en plus d'effectuer ses actions policières quotidiennes de surveillance du réseau routier. Ainsi, une douzaine d'opérations de sécurité routière sont réalisées annuellement, dont la moitié sont en rapport avec l'incivilité des conductrices et conducteurs :

- La sécurité autour des transports scolaires;
- Le respect de l'utilisation des voies réservées aux autobus;
- La surveillance des comportements imprudents comme la distraction au volant;
- Le respect des usagères et usagers en matière de partage de la route;
- La vitesse dans les secteurs résidentiels;
- Le respect des zones scolaires.

Engagement 6 : La Ville de Lévis veut connaître le portrait de l'incivilité ou de la rage au volant sur son territoire pour en réduire le nombre.

Action 16 : Renforcer les opérations de sécurité routière relatives à l'incivilité et à la rage au volant.

Définir annuellement de nouvelles opérations ou identifier des bonifications aux opérations intégrées au calendrier annuel en sécurité routière du Service de police de la Ville de Lévis. Pour 2024, l'opération « À Lévis, il y a des limites! », qui vise à renforcer la sécurité des secteurs résidentiels, ajoutera une surveillance des rues adjacentes aux parcs pour faire respecter les zones de 30 km/h et renforcer la sécurité de leurs accès.

Action 17 : Réaliser des collectes de données sur l'incivilité et la rage au volant.

Évaluer le rôle de l'incivilité et de la rage au volant dans le sentiment d'insécurité des usagères et usagers de la route et localiser les épisodes d'incivilité et de rage au volant pour connaître les caractéristiques et l'ampleur de cette problématique à Lévis.

Gestion des appareils de transport personnels motorisés

De nouveaux ATPM sont apparus sur nos routes au cours des dernières années. Cela a amené le ministère des Transports et de la Mobilité durable et la Société de l'assurance automobile du Québec à analyser ces nouveaux véhicules. Depuis juillet 2023, un projet pilote d'une durée de trois ans encadre l'utilisation de ces appareils sur le réseau routier afin d'en expérimenter l'utilisation sous certaines conditions sur le chemin public, y compris les voies cyclables, et d'évaluer leur intégration à la circulation routière.

Les personnes ayant participé aux consultations publiques réalisées dans le cadre de la stratégie ont identifié les ATPM comme un enjeu de sécurité routière. Les règles concernant leur utilisation sont nouvelles et peu connues, ce qui peut représenter un risque pour les personnes qui les utilisent et pour les usagères et usagers de la route.

Il est donc nécessaire d'établir des règles claires et de les communiquer, notamment en ce qui concerne les zones où ces appareils peuvent circuler, afin de garantir la sécurité de tous les usagers et usagères.

Action 18 : Réaliser une veille des études et du projet pilote provincial.

Parfaire la connaissance de la Ville à l'égard de ces appareils et des répercussions de leur utilisation sur le réseau routier avant d'identifier des interventions pour favoriser la sécurité des personnes utilisant des ATPM et des autres usagères et usagers du réseau.

Gestion de la vitesse

La vitesse est un enjeu de sécurité routière et une des causes majeures des collisions selon la Sûreté du Québec⁴¹. Les Lévisiennes et Lévisiens identifient également la vitesse comme le second facteur d'insécurité⁴² sur le réseau routier.

L'excès de vitesse peut être causé par la pression du temps, la frustration ou, parfois, le désir de sensations fortes. Or, à une vitesse excessive, la conductrice ou le conducteur dispose de moins de temps pour réagir aux événements imprévus, pour s'arrêter en cas de besoin ou pour éviter les obstacles de la route. De plus, les distances de freinage augmentent considérablement avec la vitesse. D'ailleurs, l'Organisation mondiale de la santé a établi une causalité directe entre la vitesse, la probabilité d'avoir une collision et la gravité⁴³ de ses conséquences.

Dans le respect de sa vision de mobilité sécuritaire et pour l'atteinte de ses objectifs, la Ville de Lévis a amorcé une réflexion sur la gestion de la vitesse sur son réseau routier. Deux aspects sont examinés de façon plus précise, soit la gestion uniformisée des limites de vitesse sur son territoire et différentes mesures d'apaisement de la circulation.

Gestion uniformisée des limites de vitesse

Depuis les fusions municipales de 2002, la Ville de Lévis applique toujours les réglementations des anciennes municipalités en matière de vitesse. Ainsi, le règlement sur la circulation, la vitesse et le stationnement ne prévoit pas une réglementation uniforme en ce qui a trait aux limites de vitesse sur le territoire de la ville :

- Vitesse maximale de 30 km/h pour toutes les rues dans deux secteurs municipaux;
- Vitesse maximale de 30 km/h uniquement pour les rues construites avant 2002 et de 50 km/h pour celles construites après 2002 pour un autre secteur;
- Vitesse de 50 km/h pour les autres secteurs municipaux, avec une limite à 30 km/h réservée aux abords des parcs et des écoles.

Au cours des dernières années, la Ville de Lévis a procédé à de nombreux abaissements de vitesse sur son territoire pour sécuriser les usagères et usagers et favoriser une meilleure cohabitation. Cependant, la diversité des réglementations selon les secteurs ne favorise pas la compréhension et le respect des limites de vitesse.

La vitesse à laquelle une conductrice ou un conducteur roule est conditionnée par trois facteurs :

- 1. Environnement routier :** des rues et des emprises visuelles larges et longues, un nombre d'accès restreint et peu de stationnements en bordure des rues incitent les conductrices et conducteurs de véhicules motorisés à rouler plus vite.
- 2. Crédibilité de la vitesse recommandée :** si la personne qui conduit ne comprend pas la raison d'une vitesse recommandée ou n'identifie pas un danger, elle aura moins tendance à respecter la vitesse affichée.
- 3. Uniformisation des vitesses :** une personne qui conduit a trois secondes pour voir, comprendre et agir à la suite de la lecture d'une signalisation, ce qui lui laisse peu de temps pour adapter sa conduite

si le message n'est pas clair. Une uniformisation des limites de vitesse sur un territoire défini facilite leur compréhension et favorise leur respect.

Dans un contexte de protection des personnes vulnérables, la Ville de Lévis vise à promouvoir des limites de vitesse sécuritaires, crédibles et uniformisées pour tous les usagers et usagères de son réseau routier. La Ville de Lévis estime que la situation actuelle en matière de limites de vitesse doit évoluer pour améliorer la sécurité des personnes, particulièrement la sécurité de celles qui sont vulnérables, et pour faciliter les activités riveraines.

Engagement 7 : La Ville de Lévis s'engage à déterminer des limites de vitesse réalistes, sécuritaires et uniformisées sur l'ensemble de son territoire.

Action 19 : Rédiger un plan de gestion uniformisée de la vitesse.

Rédiger un plan intégrant l'identification du mode de gestion de la vitesse sur le réseau routier lévisien, la définition de la démarche d'intervention en matière de vitesse et l'évaluation des mesures de modération de la vitesse.

Action 20 : Analyser la faisabilité d'implanter des cinémomètres (radars photos).

Afin de bonifier la surveillance du territoire et le respect de la vitesse, engager des démarches avec le gouvernement du Québec afin que la Ville de Lévis soit incluse dans le prochain plan de déploiement des cinémomètres mobiles et fixes. L'analyse sera réalisée en deux volets : le premier concernera les zones scolaires et le second, le reste du territoire municipal.

Action 21 : Bonifier le programme « À Lévis, il y a des limites! ».

Bonifier quantitativement et qualitativement ce programme de surveillance de la sécurité routière mené par le Service de police de la Ville de Lévis afin de diminuer la vitesse, de faire respecter la signalisation et d'assurer une visibilité dans les secteurs résidentiels.

Mesures d'apaisement de la circulation

L'apaisement de la circulation et les mesures qui l'accompagnent permettent de répondre aux enjeux liés aux comportements dangereux des conductrices et conducteurs de véhicules circulant sur le réseau routier, et principalement dans les secteurs résidentiels. En effet, en plus d'augmenter le risque d'accident, les comportements inappropriés peuvent engendrer des répercussions sur la qualité de vie de la population riveraine :

1. Sentiment d'insécurité.
2. Effet dissuasif sur le transport actif, particulièrement pour les usagères et usagers vulnérables.
3. Réduction des interactions entre les résidentes et résidents.
4. Pollution atmosphérique et sonore.

En général, ces répercussions sont liées à la vitesse excessive des véhicules et à la circulation de transit visant à contourner une congestion ou à éviter les retards. Une Lévisienne ou un Lévisien sur cinq identifie la vitesse dans les quartiers résidentiels comme une préoccupation de sécurité⁴⁴. Par ailleurs, selon l'Institut national de santé publique du Québec, l'utilisation régulière de mesures d'apaisement de la circulation diminuerait le nombre de collisions avec blessures d'environ 15 %⁴⁵.

Pour être efficace, une mesure d'apaisement doit être conçue de façon à favoriser la sécurité des usagères et usagers sans pour autant créer de faux sentiments de sécurité ou des problèmes d'entretien ou de lisibilité. L'ajout des mesures d'apaisement générera des répercussions sur les services d'urgence et les opérations municipales, dont l'entretien de la chaussée et la collecte des matières résiduelles. Ces considérations doivent être prises en compte lors de l'analyse du choix et de l'ajout de ces mesures de la circulation. À cet effet, il est important d'uniformiser les mesures d'apaisement et de définir leurs critères d'implantation et de conception.

Engagement 8 : La Ville de Lévis s'engage à déployer des mesures d'apaisement de la circulation visant à réduire la vitesse des véhicules, de décourager la circulation de transit et de bonifier l'environnement des quartiers.

Action 22 : Rédiger un cahier des mesures d'apaisement de la circulation.

Identifier les mesures d'apaisement de la circulation applicables à Lévis et définir leurs critères d'implantation et de conception.

Action 23 : Réaliser des projets pilotes de mesures d'apaisement de la circulation.

Bonifier, grâce à des projets pilotes, les connaissances sur les différentes mesures d'apaisement, leurs effets sur la sécurité ou les débits de circulation, leurs nuisances et les coûts associés à leur utilisation. Cela permettra de faire évoluer le cahier des mesures d'apaisement.

Action 24 : Réaliser une analyse d'opportunité des mesures d'apaisement pour tout projet de conception de rue.

Procéder à une analyse d'opportunité, qui est une étape obligatoire pour bonifier la sécurité routière de l'ensemble des usagères et usagers. L'aménagement ou la réfection d'une rue est une occasion d'intégrer l'ajout de ces mesures qui viennent replacer les usagères et usagers vulnérables au cœur de la planification de projets.

Place de l'accessibilité universelle et sociale

La Ville de Lévis est connue pour son attractivité et la qualité de ses milieux de vie, qui sont imprégnés d'un fier esprit de solidarité et de communauté⁴⁶. La stratégie de sécurité routière s'inspire de ces qualités pour offrir une mobilité sécuritaire à tous ses citoyens et citoyennes. Dans ce contexte, la Ville de Lévis place les personnes vulnérables au cœur de sa stratégie, notamment celles dont la mobilité est restreinte par des limitations fonctionnelles, afin de favoriser la sécurité de leurs déplacements et d'encourager leur mobilité.

Développement d'une mobilité inclusive

Les personnes connaissant des difficultés d'accessibilité universelle ou d'accessibilité sociale voient leurs possibilités de déplacement restreintes et doivent bénéficier de conditions adaptées pour pouvoir se déplacer de façon autonome et ainsi participer à leurs activités et briser l'isolement qu'elles peuvent connaître. Ces aides aux déplacements à mettre en place peuvent prendre la forme d'aménagements, d'équipements ou d'accompagnements particuliers.

Engagement 9 : La Ville de Lévis vise à développer une mobilité inclusive pour bonifier l'accessibilité universelle et l'accessibilité sociale du réseau routier.

Action 25 : Rédiger un cahier des mesures inclusives.

Définir dans un cahier les normes et critères des mesures favorisant la mobilité inclusive applicables sur son territoire.

Action 26 : Mettre aux normes les équipements des feux sonores.

Mettre aux normes les équipements sonores aidant la traversée des intersections pour les personnes malvoyantes ou non voyantes.

Action 27 : Déployer des programmes d'accès aux équipements de mobilité et de sécurité pour les familles défavorisées.

Pour bonifier l'utilisation des transports actifs sécuritaires, veiller à favoriser des activités de distribution, de réparation d'équipements, de mobilité ou de sécurité pour les familles défavorisées.



Fluidité des réseaux

La fluidité affecte l'expérience que les citoyennes et citoyens vivent sur le réseau routier. Elle est influencée par plusieurs éléments, dont le nombre d'usagères et d'usagers sur la route, l'offre et la demande en transport, les conditions climatiques et la configuration physique du réseau.

Il y a une nuance importante entre la vitesse de roulement et l'écoulement libre de la circulation. La fluidité est un écoulement de la circulation qui se produit de façon continue. Ainsi, un réseau fluide peut s'écouler lentement, mais de manière continue, sans qu'il soit considéré comme congestionné.

Par ailleurs, si la fluidité est compromise, il se crée de la congestion, qui peut générer du stress et se traduire par des actes d'incivilité, de rage au volant ou de non-respect de la signalisation, par une circulation de transit dans les quartiers et par une difficulté de cohabitation entre les divers usagers et usagères et avec les activités des quartiers.

Dans cette optique, la Ville de Lévis traitera l'enjeu de la fluidité de façon à ce que l'écoulement de la circulation se fasse en continu, sans égard à la vitesse de roulement. La stratégie vise ainsi à maximiser la fluidité du réseau routier, tous modes confondus.

Gestion des entraves

L'apparition d'entraves amène une pression sur le réseau routier tant en matière de sécurité des usagères et usagers de la route qu'en matière de circulation des biens et des personnes. En plus de limiter la fluidité, elles engendrent diverses conséquences :

- Diminution de la visibilité;
- Entrave du passage des véhicules d'urgence;
- Restriction de l'espace de circulation pour les personnes à pied, les cyclistes et les automobilistes;
- Augmentation des risques d'accident sans une signalisation adéquate.

Il est actuellement interdit d'occuper temporairement l'espace public à la Ville de Lévis. Le règlement RV-2010-09-41 interdit à toute personne d'obstruer de quelque façon que ce soit un endroit public, et cela inclut l'emprise de la rue. Une entrave sans autorisation peut mener à un constat d'infraction variant entre 300 \$ et 1 000 \$ pour une personne physique et entre 1 250 \$ et 2 000 \$ pour une personne morale. Ces montants sont doublés en cas de récidive. La Ville peut également contraindre une personne à retirer l'entrave à ses frais.

Afin de pouvoir utiliser la voie publique à des fins personnelles ou professionnelles, il est nécessaire de faire une demande à la Ville. Lorsque la Ville donne son autorisation, elle formule certaines conditions afin d'assurer la sécurité des usagères et usagers et d'encadrer et de minimiser les effets nuisibles des entraves.

Action 28 : Développer une gestion uniformisée des entraves.

Élaborer un processus incluant l'ensemble des demandes d'autorisation pour entraver temporairement la voie publique.

Gestion des feux de circulation

Les intersections sont les sites du réseau routier où la majorité des conflits surviennent. Aux intersections les plus importantes, soit celles qui connaissent une circulation plus dense ou risquée, on régule la circulation par des feux de circulation. Ceux-ci offrent une gestion plus sécuritaire, mais le temps d'attente aux feux de circulation est un risque. Si l'attente est jugée trop longue, des individus peuvent s'engager dans des comportements délinquants (se déplacer ou traverser sans autorisation), abaisser leur vigilance (se déplacer sans faire attention aux autres usagers et usagères) ou ne pas suivre les règles (ne pas immobiliser leur véhicule lors d'un virage à droite à un feu rouge). Cette impatience devient un facteur de risque pour l'ensemble des personnes.

Engagement 10 : La Ville de Lévis s'engage à bonifier la gestion de ses feux de circulation pour qu'ils soient mieux adaptés aux débits de circulation de tous les modes, en priorisant particulièrement les phases piétonnières.

Action 29 : Réviser la synchronisation et les phasages des feux de circulation.

Réviser régulièrement chaque intersection avec feux de circulation, soit une fois tous les cinq ans, afin que la synchronisation et les phasages des feux soient compatibles avec les débits de circulation. Les phases piétonnières vont être priorisées pour diminuer le temps d'attente des personnes à pied.

Entretien du réseau routier

La sécurité des usagères et usagers du réseau routier dépend également d'un entretien efficace et régulier des infrastructures routières. Tout au long de l'année, l'entretien doit s'adapter aux besoins des usagères et usagers afin de rendre le réseau accessible et sécuritaire, notamment en période hivernale, où une attention particulière doit être portée. À cet effet, la Ville a développé la Politique relative au déneigement et aux bonnes pratiques hivernales afin d'encadrer ses opérations et d'informer la population sur les objectifs relatifs aux interventions sur les voies publiques⁴⁷. Par exemple, cette politique priorise le déneigement des artères, des rues à forte pente et des intersections à forte circulation.

L'entretien est un facteur de sécurité du réseau routier. Les bonnes interventions au bon moment permettent d'offrir des routes bien signalisées, bien marquées et en bon état. La visibilité est donc améliorée et le risque d'accident est diminué.

Engagement 11 : La Ville de Lévis s'engage à bonifier l'entretien estival et hivernal de son réseau de façon à favoriser la sécurité des usagères et usagers, tous modes de transport confondus, tout au long de l'année.

Action 30 : Réaliser un plan d'entretien annuel du réseau routier.

Offrir aux usagères et usagers, tous modes confondus, un réseau sécuritaire favorisant leur accessibilité. Le plan définira les périodes d'entretien adéquates, sur une année complète, et identifiera les coûts d'entretien additionnels nécessaires à la pérennité du réseau.

Communiquer pour mieux mobiliser



La communication est au cœur de la réussite de la Stratégie de sécurité routière de la Ville de Lévis pour intervenir sur différents plans et mobiliser la communauté lévisienne.

L'accent sera mis sur la sensibilisation en informant les citoyennes et citoyens sur divers sujets, risques ou enjeux afin qu'ils aient les informations nécessaires pour contribuer, par leurs actions, à améliorer la sécurité sur le réseau routier. La Ville veut transmettre un message fort qui favorisera une transformation des comportements. Il peut s'agir de formes traditionnelles comme la télévision, la radio et la presse écrite, ainsi que de formes numériques comme les médias sociaux. La communication tiendra compte des campagnes existantes de la Ville de Lévis et des instances gouvernementales en matière de sécurité routière, en s'assurant d'harmoniser et de coordonner les messages et les priorités.

Plusieurs thèmes seront abordés afin de sensibiliser la population et de développer une culture de cohabitation respectueuse entre les différents usagers et usagères de la route. Voici quelques exemples de thèmes qui pourront être traités :

- Le signalement pour virer ou changer de voie (annoncer ses intentions);
- La cohabitation entre les différents modes de transport;
- Le respect de la signalisation :
 - Arrêt et feu de circulation,
 - Vitesse,
 - Céder le passage,
 - Traverse piétonnière,
 - Voie cyclable,
 - Autobus scolaire,
- L'incivilité et l'impatience;
- La gestion de la fusion des voies de circulation;
- Le respect des distances;
- Le retour des autobus dans les voies de circulation après un arrêt;
- Les ATPM (planche à roulettes électrique, gyroscope, trottinette électrique).

Le principal facteur de succès de la sécurité routière est la mobilisation du milieu. La Ville de Lévis réalisera donc un plan afin de faire percoler ses actions jusqu'aux différentes parties prenantes sur son territoire. Cette mobilisation visera notamment à faire connaître les enjeux de la sécurité routière, à créer une adhésion collective, à rassembler les intervenants pour la réalisation des actions et à inciter à adopter des comportements sécuritaires lors de déplacements.

La Ville espère ainsi mobiliser la communauté lévisienne autour des enjeux de sécurité routière et susciter l'engagement des parties prenantes pour mettre en place des solutions favorisant une mobilité sécuritaire à Lévis.

Action 31 : Réaliser un plan de communication, de sensibilisation et de mobilisation.

Élaborer un plan ayant comme objectifs d'informer et de sensibiliser les usagères et usagers de la route à l'égard des actions de la stratégie et de mobiliser les intervenants des milieux lévisiens en vue de la réalisation de ces actions. La Ville de Lévis organisera chaque année des campagnes de communication abordant spécifiquement la sécurité routière. De plus, des actions ponctuelles seront réalisées tout au long de l'année afin de maintenir l'intérêt pour la stratégie et de soutenir la vigilance de la population.



Conclusion



Les données démontrent que la situation en matière de sécurité routière à Lévis est déjà bonne, mais des risques persistent, particulièrement pour les usagères et usagers vulnérables. La Ville de Lévis choisit de faire de la sécurité routière une valeur fondamentale de la mobilité sur son territoire afin de réduire les risques pour la santé des usagères et usagers et ainsi contribuer à la qualité de vie de sa population.

Par cette première stratégie de sécurité routière, la Ville de Lévis s'engage à court, moyen et long terme à favoriser une mobilité harmonieuse et sécuritaire sur son territoire pour que les individus sur la route cohabitent en toute sécurité et en tout temps.

Ce document, à la hauteur du Plan d'action en sécurité routière 2023-2028 du ministère des Transports et de la Mobilité durable, est également une invitation à la mobilisation des partenaires et de la population à l'égard de la sécurité des personnes vulnérables qui circulent ou travaillent sur le réseau routier. Ainsi, chacun contribuera à ce que les routes sur le territoire de la ville de Lévis soient un espace de déplacement encore plus sécuritaire pour toutes et tous.

Crédits



Comité de suivi

Comité de sécurité publique et de circulation

Serge Côté,
conseiller municipal du district
11 Saint-David, président du
comité

Jeannot Demers,
conseiller municipal du district
2, Saint-Nicolas

Brigitte Duchesneau,
conseillère municipale du
district 9, Saint-Romuald

Alexandre Fallu,
conseiller municipal du district
12, Christ-Roi

François Dubé,
directeur M.A.P., Direction du
service de police de la Ville de
Lévis

David Boudreault,
directeur, Direction des
transports et de la mobilité
durable

Pierre-Luc Therrien,
directeur par intérim, Direction
des transports et de la mobilité
durable

Francis Joud,
secrétaire du comité, Direction
des transports et de la mobilité
durable

Comité de rédaction

Direction des transports et de la mobilité durable :

David Boudreault,
directeur général adjoint au
développement durable par
intérim

Pierre-Luc Therrien,
directeur par intérim

Francis Joud,
coordonnateur de la stratégie,
conseiller en transport et
circulation

Jean-Sébastien Boucher,
conseiller en transport et
circulation

Renée Lavergne,
technicienne en transport et
circulation

Stéphanie Paré,
conseillère en transport et
circulation

Édouard Proulx,
conseiller en transport et
circulation

Martin Thibodeau,
technicien en transport et
circulation

Direction des communications et de l'interaction citoyenne

Etienne Morissette,
conseiller en communication
– Mobilité durable

Collaborations

Direction du service de police de la Ville de Lévis :

Pascal Fortier,
inspecteur, surveillance du
territoire

Danny Labbé,
sergent, planification
opérationnelle

Marc Tremblay,
capitaine surveillance du
territoire – Planification
opérationnelle

David Patry, inspecteur,
services auxiliaires

Direction du service de sécurité incendie :

Steve Rousseau, chef de
division, gestion des secours

Direction de l'entretien des infrastructures :

Richard Dumais,
chef de service, travaux
publics

Pierre-Luc Olivier,
coordonnateur, travaux
publics

Conception et design graphique

Les Prétentieux

Sources



- 1 Ville de Lévis d'après les textes de l'Office québécois de la langue française (consultation en avril 2024). (2024), Stratégie lévisienne de sécurité routière.
- 2 Ville de Lévis d'après les textes de l'institut national de la santé publique (2021), site internet (consulté février 2024) et revue OPUS juillet 2021 sur l'accessibilité universelle : conception d'environnement pour tous.
- 3 Association des transports du Canada (ATC) (2018), Guide canadien de la modération de la circulation.
- 4 Société de l'assurance automobile du Québec (2023), projet pilote relatif aux appareils de transport personnels motorisés.
- 5 Association des transports du Canada (ATC) (2018), Guide canadien de la modération de la circulation.
- 6 Ministère du Travail, de l'Emploi et de la Solidarité sociale, (2024). Code de la sécurité routière c-24.2, article 1.
- 7 Office québécois de la langue française (2023), grand dictionnaire terminologique de la langue française.
- 8 Gouvernement du Québec (2009). Redécouvrir le chemin de l'école. Guide d'implantation de trajets scolaires favorisant les déplacements actifs et sécuritaires vers l'école primaire. [Publication officielle].
- 9 Ministère des Transports et de la Mobilité durable (2023), Normes et ouvrages routiers — Lexique.
- 10 Ville de Lévis d'après les textes de la Société de l'assurance automobile du Québec, le thésaurus de l'activité gouvernemental et l'Office québécois de la langue française (consultation en décembre 2023). (2023), Stratégie lévisienne de sécurité routière.
- 11 Office québécois de la langue française.
- 12 Association des transports du Canada (ATC) (2018), Guide canadien de la modération de la circulation.
- 13 Ministère des Transports du Québec. Page internet sur le rôle du ministère (consultée 2024-05-01).
- 14 Ministère des Transports et de la Mobilité durable du Québec (MTMD) (2018), Politique de mobilité durable — 2030, transporter le Québec vers la modernité » ou site internet.
- 15 Ville de Lévis selon les terminologies utilisées par l'Institut national de la santé publique et l'autorité régionale de transport métropolitain (2024). Stratégie lévisienne de sécurité routière.
- 16 Ministère des Transports du Québec. Page internet sur la politique de mobilité durable 20230 (consultée 2024-05-01).
- 17 Société de l'assurance automobile du Québec (SAAQ), (2022). Ce que dit la Loi, Principe de prudence.
- 18 Gouvernement du Québec et Office québécois de la langue française (2023), thésaurus de l'activité gouvernemental (consulté décembre 2023).
- 19 Ville de Lévis, (2024). Réseau routier. Inspiré de l'Office québécois de la langue française.
- 20 Office québécois de la langue française, « Route », Grand dictionnaire terminologique, dans Vitrine linguistique, 2017, <https://vitrinelinguistique.oqlf.gouv.qc.ca/fiche-gdt/fiche/26542260/route>.
- 21 Office québécois de la langue française, 2017. Rue. <https://vitrinelinguistique.oqlf.gouv.qc.ca/fiche-gdt/fiche/26542265/rue>.
- 22 Ville de Lévis (2024), Stratégie de sécurité routière selon la définition de l'AQTR, mémoire de la table d'expertise sécurité routière « Franchir un nouveau cap en sécurité routière au Québec.
- 23 Ministère des Transports et de la Mobilité durable (2023), lexique du tome V sur la signalisation routière.

- 24 Société de l'assurance automobile du Québec, rôle et mandat (site internet consulté le 1er mai 2024).
- 25 Id., Signalisation dans une zone scolaire, [En ligne], <https://www.quebec.ca/transports/signalisation/signalisation-routiere/panneaux/signalisation-zone-scolaire> (consulté le 16 novembre 2023).
- 26 Ministère des Transports et de la Mobilité durable (MTMD). (2018). Politique de mobilité durable — 2030, transporter le Québec vers la modernité.
- 27 Trafikverket, Vision Zero Academy, [En ligne], <https://bransch.trafikverket.se/en/startpage/operations/Operations-road/vision-zero-academy> (consulté le 17 juillet 2023), Consulté le 2023 - 07-17 Lien web.
- 28 Association mondiale de la route (AIPCR), (2015), Manuel de sécurité routière.
- 29 Source de données : Données compilées par la Ville de Lévis à partir des données de la Société de l'assurance automobile du Québec (SAAQ) sur le territoire de la Ville de Lévis. Elles incluent systématiquement les accidents avec un véhicule pour lesquels un rapport d'accident a été rédigé par le service de police.
- 30 Société de l'assurance automobile du Québec (SAAQ) (2022), Cartographie des accidents de la route au Québec — Documentation, Service de la recherche en sécurité routière, Version 2.0, janvier 2022.
- 31 Institut de la Statistique du Québec, population des municipalités, page internet (consulté le 2023-06-13).
- 32 Ville de Lévis selon les données du ministère des Transports et de la Mobilité durable. Les coûts d'accidents par typologie : une approche améliorée pour l'évaluation des coûts de l'insécurité, DST, octobre 2016, 7 p.
- 33 La source des données de cette section est le Système caadien hospitalier d'information et de recherche en prévention des traumatismes avec celles de l'Institut de la Statistique du Québec collecté auprès des hôpitaux participants de la région de Québec-Lévis.
- 34 Québec, Code de la sécurité routière : RLRQ, chapitre C-24.2, à jour au 20 février 2024, [Québec], Éditeur officiel du Québec, 2024, article.
- 35 Ville de Lévis et EXP. 2024. Identification des meilleures approches du Partage de la rue.
- 36 Accès transports viables, <https://transportsviables.org/projets/a-pied-a-velo-ville-active>. Consulté le 2024-02-15.
- 37 Société de l'assurance automobile du Québec, Bilan routier : faits saillants 2022, 2023.
- 38 Id., Fiche sur la sécurité routière – édition 2022 : conducteurs de véhicules lourds, [En ligne], <https://saaq.gouv.qc.ca/blob/saaq/documents/publications/fiches-police-conducteurs-vehicules-lourds-2022.pdf>.
- 39 Véhicule lourd : ajout et utilisation de miroirs antévisseurs, [En ligne], <https://saaq.gouv.qc.ca/transport-biens/vehicule-lourd/ajout-utilisation-miroirs-antevisseurs>.
- 40 Ville de Lévis, sondage de la Stratégie lévisienne de sécurité routière 2024-2028, 2023.
- 41 Sûreté du Québec (2022) Bilan 2022 et Plan stratégique 2023-2027.
- 42 Ville de Lévis, (2023). Consultations publiques de la Stratégie de sécurité routière.
- 43 Organisation mondiale de la santé (2023), rapport de situation sur la sécurité routière.
- 44 Percolab et Ville de Lévis, Démarche participative sur la sécurité routière lévisienne, 2023.
- 45 Centre de collaboration nationale sur les politiques publiques et la santé et Institut national de santé publique du Québec, Apaisement de la circulation urbaine et santé, 2011.
- 46 Ville de Lévis, Politique relative au déneigement et aux bonnes pratiques hivernales, [En ligne], https://www.ville.levis.qc.ca/fileadmin/documents/transport-infra/Politique_relative_au_deneigement.pdf.
- 47 Ville de Lévis, Politique relative au déneigement et aux bonnes pratiques hivernales, [En ligne], https://www.ville.levis.qc.ca/fileadmin/documents/transport-infra/Politique_relative_au_deneigement.pdf.

Plan d'action 2024-2028



Enjeux	Domaines d'intervention	Action	Échéance	Objectifs de la stratégie				
				Réduire les décès et les blessures	Accroître le sentiment de sécurité	Bonifier les connaissances	Partager les responsabilités	Communiquer
Cohabitation sécuritaire des usagères et usagers de la route	Traumatismes routiers et mobilité	1. Réaliser un inventaire des traumatismes routiers.	2024			●		○
		2. Réaliser des interventions permettant de réduire la gravité des traumatismes routiers.	2025 à 2028	●	●		●	
	Partage de la route	3. Identifier les situations et les comportements générant une cohabitation conflictuelle.	2024	●	●		●	○
		4. Réaliser des interventions de sensibilisation sur le partage de la route.	2025 à 2028	●	●		●	○
	Mise aux normes des réseaux	5. Réaliser un cahier des normes et critères municipaux portant sur la circulation.	2026	●	●	●		○
		6. Bonifier les aménagements piétonniers.	2024 à 2028	●	●			○
		7. Bonifier les aménagements cyclables.	2024 à 2028	●	●		●	○
	Sécurisation des milieux scolaires	8. Développer la connaissance des parcours écoliers.	2024 à 2028	●	●	●	●	○
		9. Réaliser des projets pilotes de sécurisation des milieux scolaires.	2024 à 2028	●	●	●	●	
		10. Mettre aux normes les zones scolaires.	2024 à 2028	●	●	●	●	○
		11. Ajouter des corridors scolaires pour l'ensemble des écoles primaires privées.	2025	●	●		●	○
	Transport lourd	12. Réviser le réseau de camionnage.	2024 à 2026	●	●	●	●	
		13. Implanter des équipements et des technologies sécuritaires sur les véhicules lourds municipaux.	2025 à 2027	●	●		●	
		14. Accroître les connaissances sur les risques reliés à la conduite d'un véhicule lourd.	2025 à 2028	●	●		●	
	Gestion des sites à risque	15. Réaliser un inventaire des sites à risque.	2027 à 2028			●		
	Gestion de l'incivilité et de la rage au volant	16. Renforcer les opérations de sécurité routière relatives à l'incivilité et à la rage au volant.	2025 à 2028	●	●			○
		17. Réaliser des collectes de données sur l'incivilité et la rage au volant.	2025 à 2028		●	●		
	Gestion des appareils de transport personnels motorisés	18. Réaliser une veille des études et du projet pilote provincial.	2027	●	●		●	
Gestion de la vitesse	Gestion uniformisée des limites de vitesse	19. Rédiger un plan de gestion uniformisée de la vitesse.	2025	●	●		●	○
		20. Analyser la faisabilité d'implanter des cinémomètres (radars photos).	2026	●	●		●	○
		21. Bonifier le programme « À Lévis, il y a des limites! ».	2024 à 2028	●	●		●	○
	Mesures d'apaisement de la circulation	22. Rédiger un cahier des mesures d'apaisement de la circulation.	2025	●	●		●	○
		23. Réaliser des projets pilotes de mesures d'apaisement de la circulation.	2025 à 2028	●	●			○
		24. Réaliser une analyse d'opportunité des mesures d'apaisement pour tout projet de conception de rue.	2026	●	●			○
Place de l'accessibilité universelle et sociale	Développement d'une mobilité inclusive	25. Rédiger un cahier des mesures inclusives.	2026	●	●		●	○
		26. Mettre aux normes les équipements des feux sonores.	2026	●	●			
		27. Déployer des programmes d'accès aux équipements de mobilité et de sécurité pour les familles défavorisées.	2025 à 2026	●	●			○
Fluidité des réseaux	Gestion des entraves	28. Développer une gestion uniformisée des entraves.	2024		●	●	●	○
	Gestion des feux de circulation	29. Réviser la synchronisation et les phasages des feux de circulation.	2025 à 2028	●	●			
	Entretien du réseau routier	30. Réaliser un plan d'entretien annuel du réseau routier.	2026	●	●			
Communication et mobilisation	Communications	31. Réaliser un plan de communication, de sensibilisation et de mobilisation.	2025 à 2028		●		●	○



1111
1175
1199
426

162
115
1199
426

L2
TERMINUS
DE LA TRAVERSE
1802

Société de
transport



mobilité Lévis



Lévis