

Les partenariats au Québec : pour une meilleure sécurité routière en milieu municipal

Catherine Berthod, ingénieure et urbaniste
Ministère des Transports du Québec

Carole Leclerc, M. ATDR
Ministère des Transports du Québec

Exposé préparé pour la séance
*Plans d'action stratégiques en matière de sécurité routière
pour les différentes administrations routières au Canada*

du congrès de 2013
de l'Association des transports du Canada
à Winnipeg (Manitoba)

Résumé

Au Québec, plus de la moitié des accidents corporels se produisent sur le réseau municipal. Les municipalités peuvent donc jouer un rôle majeur pour contribuer à réduire le bilan des accidents routiers, ce qui exige un partenariat renforcé entre le milieu municipal, le ministère des Transports et les différents acteurs concernés.

Afin de soutenir davantage les municipalités dans leurs actions, le premier rapport de la Table québécoise de la sécurité routière, déposé en juillet 2007, a proposé trois recommandations concernant le partenariat avec le milieu municipal : partager avec les municipalités des connaissances et des outils d'intervention; prévoir des mécanismes de concertation adaptés aux réalités locales ou régionales; prévoir une aide financière pour les actions de sécurité routière menées par les municipalités.

Ces recommandations se sont concrétisées au cours des dernières années dans de nombreuses actions. Ainsi, un projet-pilote a été réalisé et un autre est en cours pour élaborer un diagnostic et un plan d'action en sécurité routière sur le réseau municipal. Ces projets ont permis de développer une méthodologie innovante de diagnostic, ainsi qu'une stratégie de partenariat et un mode d'organisation adaptés aux caractéristiques des deux territoires, l'un situé en périphérie de l'agglomération de Montréal, l'autre en milieu rural.

De plus, en septembre 2012, un nouveau programme, le Plan d'intervention en infrastructures routières locales a été mis en place pour aider les municipalités régionales de comté et territoires équivalents à planifier leurs interventions sur le réseau local, en réalisant des diagnostics et plans d'action de sécurité routière en milieu municipal.

Les partenariats au Québec : pour une meilleure sécurité routière en milieu municipal

1. État de la situation au Québec

1.1 Sécurité routière sur le réseau routier municipal

Au Québec, le réseau routier géré par les municipalités représente environ 107 000 km, soit 76 % de l'ensemble du réseau routier de la province. Quant au réseau sous la juridiction du ministère des Transports, il est d'une longueur d'environ 31 000 km (22 % du total); les autres routes sont gérées par différents organismes, comme Hydro-Québec ou le ministère des Ressources naturelles.

La gestion de la majorité du réseau routier municipal relève de petites municipalités, qui sont les plus nombreuses, tandis que 15 % du réseau se retrouve dans les dix plus grandes villes (tableau 1).

Tableau 1. Longueur du réseau routier municipal selon la taille de la municipalité

Taille de population	Nombre de municipalités		Longueur du réseau	
Plus de 100 000 h	10	1 %	15 500 km	15 %
Entre 20 000 et 99 999 h	44	4 %	13 000 km	12 %
Entre 5 000 et 19 999 h	122	11 %	18 000 km	17 %
Moins de 5 000 h	935	85 %	60 400 km	56 %
Total	1111	100 %	106 900 km	100 %

Sources : données démographiques de l'Institut de la statistique du Québec, 2011. Estimation de la longueur du réseau routier (2013) et traitement par le ministère des Transports du Québec.

En ce qui concerne les accidents, leur répartition s'explique non seulement par la longueur du réseau routier, mais également par les débits de véhicules qui y circulent et les conditions de circulation. Ainsi, 52 % des accidents impliquant des dommages corporels et 42 % des accidents mortels et graves surviennent sur le réseau municipal, où les vitesses sont généralement moins élevées et les débits plus faibles que sur le réseau du Ministère, composé d'autoroutes et de routes de transit, nationales, régionales et collectrices.

Ces facteurs expliquent également que 57 % des accidents corporels se produisant sur le réseau municipal surviennent dans les grandes villes du Québec, où est regroupée la majorité de la population et où il y a beaucoup de déplacements (tableau 2). Dans les municipalités de moins de 5 000 habitants, en milieu plus rural, la longueur du réseau routier est plus importante; la circulation étant cependant moins intense, le nombre d'accidents est moins élevé.

Tableau 2. Nombre d'accidents corporels selon la taille de la municipalité

Taille de population	Accidents corporels (moyenne annuelle)	%
Plus de 100 000 h	9940	57 %
Entre 5 000 et 99 999 h	5460	31 %
Moins de 5 000 h	2140	12 %
Total	17 540	100 %

Source : données d'accidents de la Société d'assurance automobile du Québec, 2007-2009. Traitement par le ministère des Transports.

Par rapport au réseau routier du ministère des Transports, la typologie des accidents sur le réseau routier municipal présente des caractéristiques particulières¹ :

- 75 % des accidents corporels surviennent sur des rues où la limite de vitesse est de 60 km/h ou moins (23 % sur le réseau du Ministère). Ces rues constituent l'essentiel du réseau routier des grandes villes de plus de 100 000 habitants.
- 22 % des accidents corporels impliquent des piétons ou des cyclistes (5 % sur le réseau du Ministère). Ces usagers circulent principalement dans les villes.
- 56 % des accidents corporels sont des collisions entre véhicules (52 % sur le réseau du Ministère) et 19 % des accidents n'impliquant qu'un véhicule (39 % sur le réseau du Ministère). Ces derniers surviennent particulièrement en milieu rural.

1.2 Recommandations de la Table québécoise de la sécurité routière

Des constats semblables avaient amené la Table québécoise de la sécurité routière, en 2007, à conclure qu'une réduction significative des accidents au Québec ne peut être atteinte que par une amélioration tant du bilan routier municipal, que du bilan routier du MTQ (9). La Table précisait qu'un tel objectif exige un partenariat renforcé entre le MTQ et le milieu municipal afin que ce dernier bénéficie des connaissances, des outils d'intervention et du support technique et financier dont il a besoin.

Afin de soutenir davantage les municipalités dans leurs actions, le premier rapport de la Table, déposé en juillet 2007, contenait donc trois recommandations concernant le partenariat avec le milieu municipal :

- Partager avec les municipalités des connaissances et des outils d'intervention;
- Prévoir des mécanismes de concertation adaptés aux réalités locales ou régionales;

¹ Données de la Société de l'assurance automobile du Québec, 2007-2009. Traitement par le ministère des Transports.

- Prévoir une aide financière pour les actions de sécurité routière menées par les municipalités.

Pour donner suite à ces recommandations, le ministère des Transports du Québec a formé un groupe de travail composé de représentants de l'Union des municipalités du Québec (UMQ), de la Fédération québécoise des municipalités (FQM), de la Ville de Montréal, du ministère des Affaires municipales, des Régions et de l'Occupation du territoire (MAMROT) et du MTQ. Le groupe a pour mandat de dégager des mesures concrètes et de s'assurer de leur mise en œuvre. Les actions qu'il a proposées ont donné lieu à plusieurs réalisations, qui sont détaillées dans les sections suivantes.

2. Transfert des connaissances

À l'appui de sa recommandation concernant le transfert des connaissances, la Table québécoise de la sécurité routière reconnaissait la nécessité d'aider les municipalités à accroître leur niveau d'expertise dans le domaine de la sécurité routière. Afin d'analyser les problèmes de sécurité routière et de prendre les mesures les plus efficaces pour les régler, les municipalités doivent en effet avoir accès aux manuels et guides techniques les plus récents. La publication de documents synthèse ou d'outils d'aide à la décision est également très utile, notamment pour les plus petites municipalités, qui constituent la plupart des municipalités du Québec (voir tableau 1).

Dans cette perspective, plusieurs documents ont été produits au cours des dernières années à l'intention des élus, des gestionnaires et du personnel technique des municipalités et des firmes de génie conseil, dans divers domaines de la sécurité routière :

En matière de gestion des vitesses, le dépliant *Aide à la détermination des limites de vitesse sur les chemins du réseau routier municipal* (3), ainsi que des fiches techniques sur la modération de la vitesse (5) et sur les dos d'âne allongés et les coussins (6).

En matière de promotion de déplacements actifs et sécuritaires chez les écoliers, le guide *Redécouvrir le chemin de l'école. Guide d'implantation de trajets scolaires favorisant les déplacements actifs et sécuritaires vers l'école primaire* (8).

En matière d'aménagement de l'infrastructure routière : la mise à jour régulière des Normes de conception et de signalisation (7), ainsi que le guide technique *Aménagements en faveur des piétons et des cyclistes* de Vélo-Québec (10).

En matière d'analyses de sécurité routière, le *Guide méthodologique d'élaboration d'un Plan d'intervention de sécurité routière en milieu municipal* (4). Le Guide propose une méthodologie d'élaboration d'un diagnostic et d'un plan d'action en sécurité routière.

L'ensemble de l'information destinée aux municipalités en matière de sécurité routière a également été regroupée dans une page du site Internet du Ministère, à l'adresse www.mtq.gouv.qc.ca, dans la section Partenaires, Municipalités, Sécurité routière.

Par ailleurs, des actions de sensibilisation sont régulièrement effectuées, principalement sous la forme de conférences données lors de congrès et colloques s'adressant au milieu municipal.

3. Mécanismes de concertation

En ce qui concerne la deuxième recommandation relative au partenariat avec le milieu municipal formulée par la Table québécoise de sécurité routière, qui visait la création de comités de concertation à l'échelle locale et régionale, le groupe de travail a proposé l'élaboration par ces comités d'un diagnostic de sécurité routière, puis d'un plan d'action dans les domaines du contrôle routier, de l'éducation et de la sensibilisation de même que de l'amélioration des infrastructures municipales.

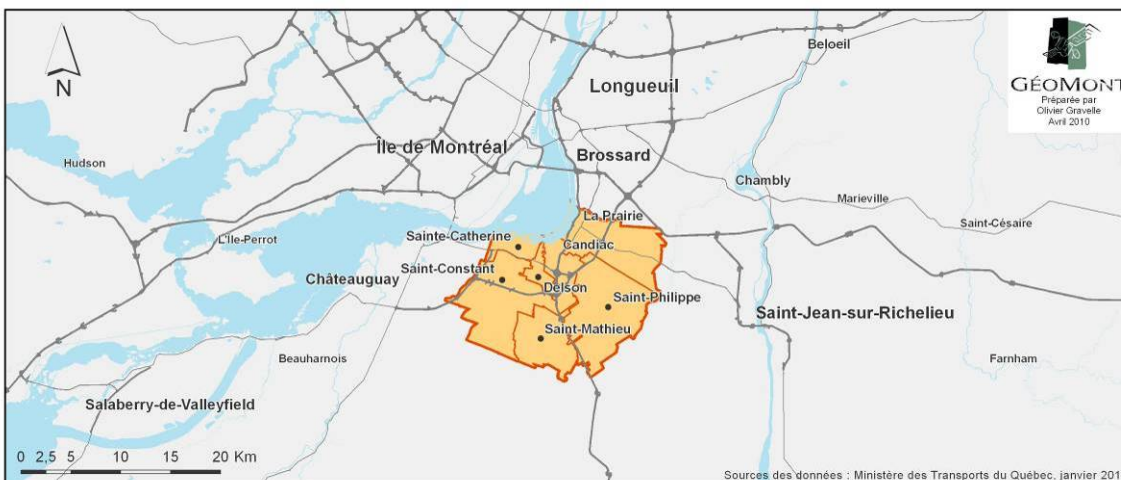
Comme il y avait très peu d'expériences concernant la réalisation d'une telle démarche de concertation, en dehors de certaines grandes villes, il a d'abord été décidé de réaliser un projet pilote. Les objectifs étaient notamment d'expérimenter une approche partenariale de réalisation d'un diagnostic et d'un plan d'action de sécurité routière en milieu municipal, ainsi qu'une méthodologie conviviale d'analyse adaptée à la réalité municipale.

3.1 Projet pilote de diagnostic et de plan d'action de sécurité routière sur le territoire de la MRC de Roussillon

Le premier projet pilote s'est déroulé de janvier 2010 à août 2011, dans sept municipalités de la Municipalité régionale de comté (MRC) de Roussillon desservies par la Régie intermunicipale de police Roussillon (RIPR). Ce projet a été réalisé par l'Agence géomatique montréalaise GéoMont grâce à la contribution financière d'Infrastructures Transport et du ministère des Transports du Québec (1).

Ces sept municipalités étaient : La Prairie, Candiac, Delson, Sainte-Catherine, Saint-Constant, Saint-Philippe et Saint-Mathieu. Toutes ces municipalités se situent à proximité de la métropole de Montréal et ont connu une croissance démographique continue au cours des dernières décennies, accompagnée d'une évolution notable de leurs infrastructures routières. De plus, elles sont rattachées au même service de police, ce qui facilite le partage des données.

Figure 1. Territoire d'étude du projet pilote de la MRC de Roussillon



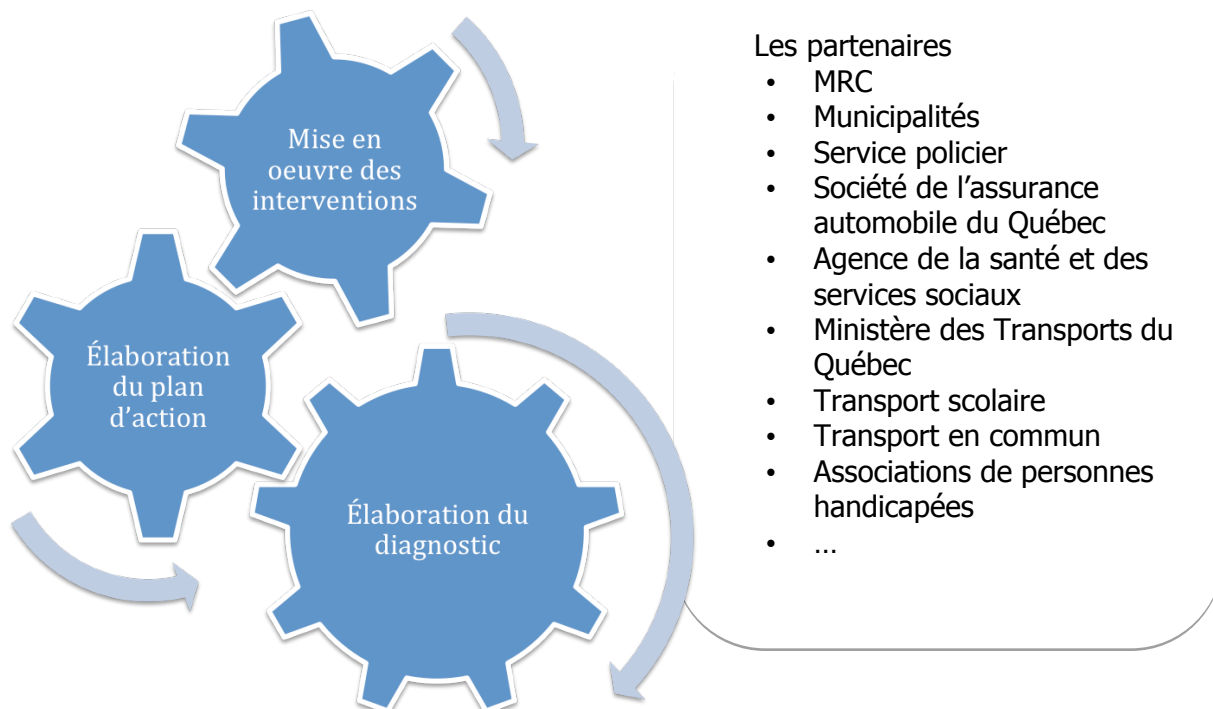
Le projet pilote visait à expérimenter les étapes de mise en œuvre d'un diagnostic de sécurité routière en milieu municipal à l'échelle régionale. Il devait aussi prendre en compte les expériences et les travaux déjà faits dans le domaine, au Québec et à l'extérieur du Québec.

En fonction de ces indications, les objectifs du projet ont été définis de la manière suivante :

- Améliorer la sécurité routière sur le réseau municipal du territoire d'étude;
- Sensibiliser les autorités municipales à la sécurité sur le réseau routier municipal;
- Évaluer les méthodologies et les pratiques en sécurité routière actuellement appliquées sur le réseau supérieur ainsi que leur mise en œuvre en milieu municipal;
- Développer de nouvelles méthodes conviviales de diagnostic en sécurité routière, adaptées à la réalité municipale;
- Expérimenter une approche partenariale réaliste entre les municipalités et les intervenants concernés par la sécurité routière, à l'échelle régionale (participants à impliquer, partage des rôles, etc.);
- Produire un document de référence accessible à toutes les municipalités, permettant éventuellement de mener à bien des démarches de concertation semblables dans toutes les régions du Québec.

La concertation a constitué une étape incontournable tout au long des grandes phases de réalisation du projet pilote, c'est pourquoi cette démarche a été préparée stratégiquement, pour identifier les partenaires potentiels et établir les mécanismes de concertation et ce, dès le début du projet. Ainsi les partenaires ont pu contribuer, par leurs connaissances du terrain à l'échelle locale et régionale et par l'intermédiaire de consultations, à différentes étapes de la réalisation du projet (figure 2) : 1) identification des problématiques; 2) validation du diagnostic; 3) élaboration des pistes de solution et du plan d'action.

Figure 2. Les mécanismes de concertation



Source : L'AGENCE GÉOMATIQUE MONTRÉGIEENNE-GÉOMONT (1).

L'identification des partenaires potentiels revenait à cibler les organismes locaux et régionaux qui, en fonction de leur mission respective, témoignaient d'un intérêt, assumaient une responsabilité et faisaient preuve d'une motivation certaine pour participer à ce type d'exercice. Lors du projet pilote dans la MRC de Roussillon, le partenariat a pu s'établir à partir d'un comité existant présidé par la Régie intermunicipale de police Roussillon, la Table régionale en circulation et en sécurité. Aux membres de cette Table existante (représentants des sept municipalités et personnel de la RIPR), se sont ajoutés des intervenants régionaux concernés par la sécurité routière (figure 2).

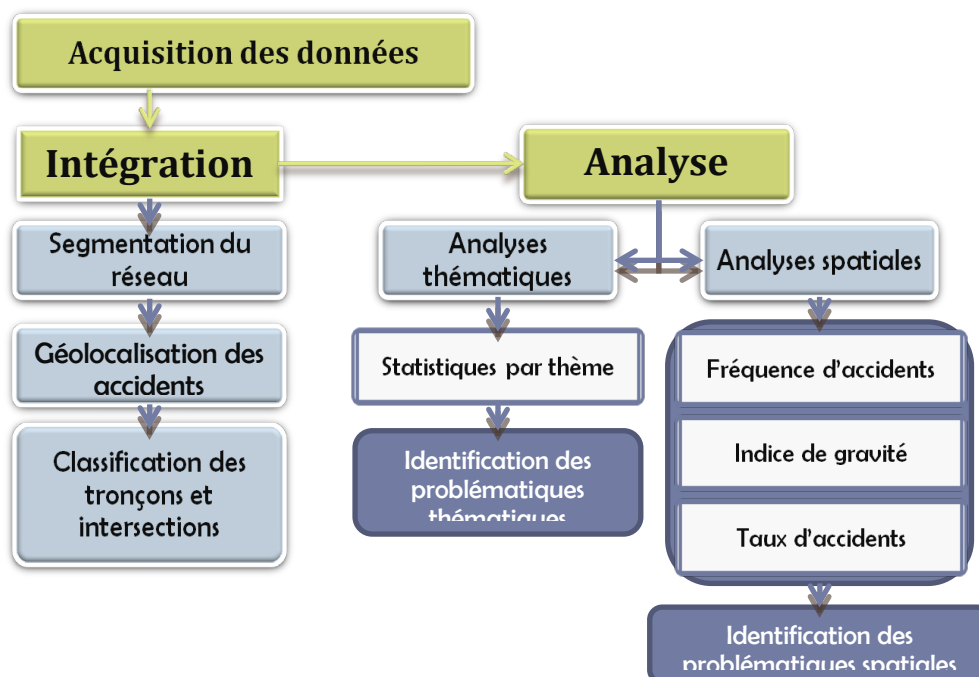
La mise en place du partenariat a constitué la première étape du diagnostic de sécurité routière, qui s'est par ailleurs déroulé selon les étapes suivantes (voir figure 3) :

- Collecte des données (sécurité, circulation, réseau routier, aménagement du territoire, contributions des partenaires, etc.);
- Analyse des données (développement d'une méthodologie);
- Identification de problématiques thématiques et spatiales.

Un diagnostic de sécurité routière permet de cibler les problématiques identifiées dans un territoire donné et en détermine les causes pour être en mesure d'agir afin de diminuer le nombre et la gravité des accidents sur le réseau routier municipal, tout en tenant compte des caractéristiques générales du territoire.

Le cœur du diagnostic est constitué par la présentation détaillée des données utilisées et les analyses thématiques, spatiales et approfondies des problématiques décelées sur le réseau routier municipal.

Figure 3. Les étapes du diagnostic de sécurité routière sur le réseau routier municipal



Source : L'AGENCE GÉOMATIQUE MONTÉRÉGIENNE-GÉOMONT (1)

Une fois le diagnostic établi, la concertation entre les partenaires s'est poursuivie au travers de la réalisation du plan d'action, qui s'articulait autour de l'élaboration des problématiques thématiques et de l'analyse de chaque site problématique, afin de proposer des pistes de solution dans les différents domaines d'action en matière de sécurité routière : amélioration des infrastructures routières, sensibilisation et éducation, contrôle policier et réglementation.

Les grandes lignes de contenu du plan d'action se définissent de la manière suivante :

- Analyse des problématiques ciblées;
- Élaboration de pistes de solution;
- Identification des partenaires impliqués;
- Soutien à la mise en œuvre des solutions;
 - Inventaire des programmes d'aide financière;
 - Guide de priorisation des interventions.

Pour chaque piste de solution, le responsable de leur mise en œuvre a été identifié et chaque partenaire impliqué (coresponsable ou collaborateur) a été précisé, ainsi que la priorité de réalisation.

La réalisation du diagnostic a permis de dégager les sept problématiques thématiques suivantes : motocyclistes, cyclomotoristes, piétons, cyclistes, véhicules agricoles, collision avec des objets fixes, gestion du développement urbain. Par ailleurs, 53 sites potentiellement problématiques, avec une fréquence élevée d'accidents, ont été ciblés, soit 15 tronçons et 38 intersections. Ces sites affichent un taux d'accident supérieur au taux critique, un indice de gravité supérieur à la moyenne et une fréquence d'accidents supérieure à 4 accidents par intersection (pendant 5 ans) ou 4 accidents par 100 m (pendant 5 ans) dans le cas des tronçons.

À l'issue de l'exercice de diagnostic, 16 sites potentiellement problématiques ont été priorisés et analysés. Finalement, le plan d'action comprend 45 pistes de solutions correspondant aux 45 problématiques thématiques, ainsi que des pistes de solutions pour chacun des 16 sites analysés.

Au-delà de la production du rapport final, ce premier projet pilote a conduit à plusieurs éléments novateurs :

- Un diagnostic et un plan d'action de sécurité routière en milieu municipal couvrant le réseau routier municipal dans le territoire d'étude;
- Une méthodologie adaptée au réseau municipal;
- Un renforcement du partenariat en sécurité routière avec les municipalités, la RIPR et d'autres partenaires concernés par la sécurité routière.

Le projet a également donné lieu à plusieurs enseignements, sur le plan de la collecte des données nécessaires, de la qualité des données disponibles, de l'organisation du projet et des compétences requises, ainsi que pour la mise en place d'un partenariat susceptible de perdurer lors de la mise en œuvre du plan d'action.

Il est à noter également que l'exercice réalisé dans le cadre du projet pilote a porté sur les accidents survenus durant la période 2004-2008. Il n'est donc pas exactement représentatif de

la situation actuelle, car depuis un nouveau tronçon de l'autoroute 30 a été ouverte dans ce secteur géographique. L'ajout de cette nouvelle voie de circulation est donc venu modifier les déplacements dans le territoire étudié et les conditions de circulation et de sécurité routière sur les réseaux routiers supérieur et municipal.

À la fin du projet pilote, un suivi a été réalisé par le ministère des Transports du Québec et la Régie intermunicipale de police Roussillon, pour constater la mise en œuvre des pistes de solution qui avaient été identifiées au plan d'action. Un an et demi après la fin du projet, les échanges continuent entre les partenaires et se sont traduits par la mise en œuvre de pistes de solution dans plusieurs domaines de la sécurité routière sur le réseau routier municipal. À titre d'exemple, voici quelques actions concrètes de différents partenaires :

- Campagne de sensibilisation des cyclomotoristes dans les écoles et vérification technique des cyclomoteurs (83 en juin 2012) par la RIPR (émission de 42 avertissements et lettres aux parents);
- Surveillance policière accrue des motocyclistes tout au long de la saison;
- Adhésion des sept municipalités de la MRC de Roussillon au programme de sensibilisation et de contrôle à la sécurité des piétons, « bon pied, bon œil »² de la Société de l'assurance automobile du Québec pour 2012-2013 et 2014;
- Sensibilisation des jeunes cyclistes dans les écoles par les préventionnistes de la RIPR
- Sensibilisation de 1382 cyclistes circulant sur le territoire d'étude au respect des règles de priorité du Code de la sécurité routière entre le 15 mai et 15 septembre 2012;
- Rencontre de représentants de l'union des producteurs agricoles pour connaître les problématiques de sécurité routière en lien avec la circulation des véhicules agricoles sur le réseau municipal;
- Entretien, balayage et inspection du réseau routier municipal par certaines municipalités pour déceler les anomalies du réseau pouvant nuire à la stabilité des cyclomoteurs et motocyclettes;
- Ajout de corridors piétons dans des rues existantes et lors de la construction de nouvelles rues des corridors sont préconisés pour relier les quartiers entre eux;
- Réalisation d'une marche exploratoire pour sécuriser les trajets empruntés par les enfants vers une école (nouveau passage pour piétons envisagé);
- Analyse de l'ajout de pistes multifonctionnelles lors de reconstruction de routes et lors de nouvelles constructions de rues.

3.2 Projet pilote de diagnostic et de plan d'Action de sécurité routière en milieu municipal. Territoire de la MRC d'Arthabaska

Compte tenu de la complexité de la démarche réalisée dans la MRC de Roussillon et des particularités du territoire, notamment en raison de sa localisation dans la grande région métropolitaine de Montréal, il est apparu nécessaire de réaliser un deuxième projet pilote, offrant des conditions différentes et complémentaires qui permettraient de raffiner la démarche

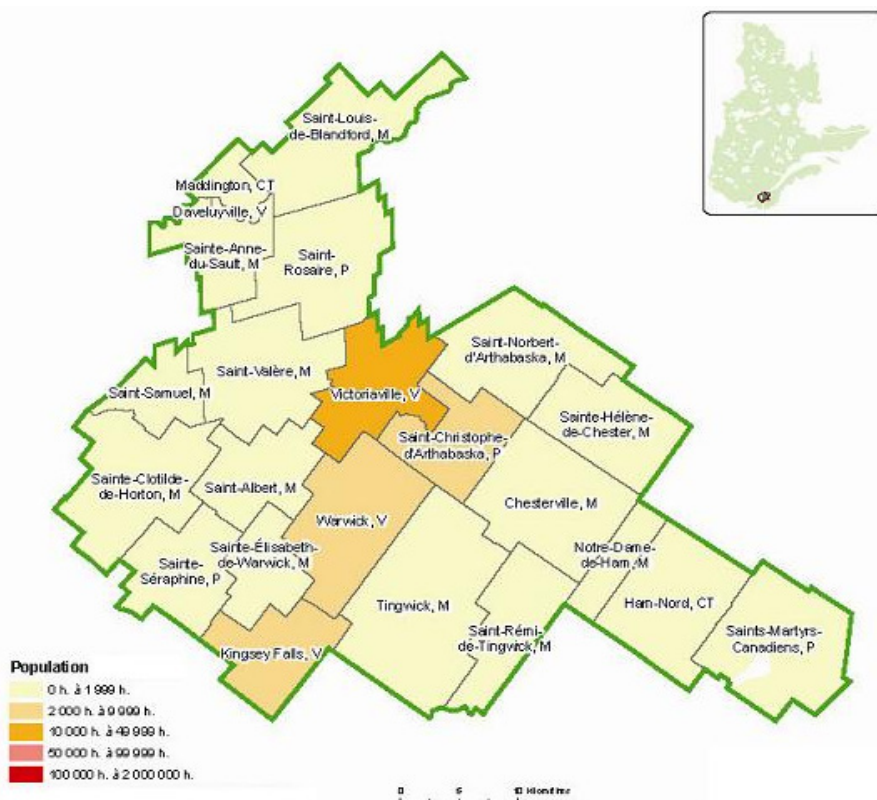
² Cette campagne de sensibilisation s'adresse aux piétons et conducteurs en les invitant à adopter un comportement sécuritaire et respectueux les uns envers les autres aux intersections et aux passages pour piétons. Des intersections plus à risque de conflit entre usagers sont ciblées dans chacune des 7 municipalités.

de diagnostic et de plan d'action de sécurité routière en milieu municipal en concertation avec les partenaires.

Le territoire d'étude retenu est celui de la MRC d'Arthabaska dans la région du Centre-du-Québec sur la rive sud du fleuve Saint-Laurent. C'est une MRC qui se situe à mi-chemin entre Montréal et Québec et regroupe 23 municipalités majoritairement à caractère rural, avec la présence de milieu périurbain et urbain. Financé par le ministère des Transports, le projet a débuté en avril 2012 pour une durée de 2 ans et il a été confié à une équipe de recherche universitaire multidisciplinaire codirigée par l'École Polytechnique de Montréal et l'INRS-Urbanisation.

Le territoire d'étude présente une diversité de milieux géographiques, avec des secteurs montagneux vallonnés et des paysages de plaines. La MRC est constituée d'une Ville centre, Victoriaville, qui regroupe 43160 habitants (soit près des 2/3 de la population de la MRC). Les 23 municipalités de la MRC sont desservies par le poste de la Sûreté du Québec (SQ) d'Arthabaska.

Figure 4. Territoire d'étude de la MRC d'Arthabaska



Source : Ministère des affaires municipales et des régions, répertoire des municipalités en ligne, 2012, <http://www.mamrot.gouv.qc.ca/repertoire-des-municipalites/fiche/mrc/390/>

Pour ce deuxième projet pilote s'ajoutent aux objectifs initiaux du premier projet les objectifs spécifiques suivants :

- Vérifier l'applicabilité et la convivialité de la méthode développée dans le cadre du premier projet pilote, et au besoin proposer des solutions innovantes pour répondre aux problèmes qui avaient été soulevés;
- Mettre davantage en relation les problématiques sur le réseau supérieur et sur le réseau municipal;
- Expérimenter une approche partenariale permettant de mobiliser un plus grand nombre de municipalités.

En l'absence d'une table de concertation existante regroupant tous les représentants des 23 municipalités, l'équipe de réalisation du projet a privilégié la mise en place d'un comité consultatif formé au début du projet afin que les partenaires s'approprient le diagnostic et le plan d'action qui seront élaborés.

L'approche de concertation privilégiée dans ce second projet se rapproche davantage de celle proposée dans le *Guide méthodologique d'élaboration d'un Plan d'intervention de sécurité routière en milieu municipal* (4), préparé par le ministère des Transports du Québec, en privilégiant un mode de concertation adapté au territoire d'étude.

La concertation prendra différentes formes :

- La planification de groupes de discussion;
- La planification d'entrevues semi-dirigées.

Avec l'aide de la MRC et des partenaires déjà impliqués dans le projet pilote, une liste d'organismes locaux et régionaux concernés par la sécurité routière a été créée pour la mise en place du comité consultatif.

En plus du soutien de la MRC d'Arthabaska, du poste de la Sûreté du Québec, de la Direction de santé publique Mauricie-Centre-du-Québec et de la Société de l'assurance automobile du Québec, les partenaires ont été recrutés parmi les organismes suivants :

- Les municipalités du territoire d'étude;
- Les services de transport en commun et adapté;
- Les services de transport scolaire de la commission scolaire;
- Les organismes de soutien aux activités récréotouristiques;
- Les organismes représentant les personnes handicapées;
- Tout autre organisme concerné par la sécurité routière.

Le rôle du comité consultatif a été défini par l'équipe de recherche comme étant le suivant :

1. Apporter les connaissances indispensables au diagnostic, notamment en précisant les préoccupations liées à la sécurité routière, les problématiques thématiques et spatiales vécues, les contraintes potentielles de certains usagers du réseau routier municipal, les interventions déjà menées;
2. Valider les analyses thématiques et spatiales préparées;
3. Apporter un soutien ponctuel à la réalisation d'études approfondies sur le territoire, en validant les sites potentiellement problématiques identifiés lors du traitement des données;

4. Valider le plan d'action, en faisant consensus sur les principales orientations et sur le suivi à donner.

Ce comité consultatif se réunira avant, pendant et après le diagnostic de sécurité routière pour faire consensus sur les principales problématiques, sur la validation du diagnostic et sur la priorisation de pistes d'interventions dans un plan d'action.

À l'automne 2012 et l'hiver 2013 ont eu lieu une série d'entrevues avec les différents partenaires ciblés, ce qui correspond à la première étape de consultation en vue de l'élaboration du diagnostic pour compléter le portrait obtenue par les analyses des statistiques d'accidents.

Par la suite, l'élaboration d'un diagnostic de sécurité routière préliminaire a débuté pour se terminer au printemps 2013. À l'issue de cette étape, une nouvelle consultation des partenaires est prévue sous la forme de groupes de discussion avec à l'appui les premiers résultats du diagnostic et l'utilisation de support cartographique convivial pour permettre à tous les partenaires de donner leur point de vue.

4. Aide financière

Comme le mentionnait la Table québécoise de la sécurité routière dans son rapport de recommandations, les ressources limitées dont disposent certaines municipalités ne leur permettent pas toujours de se fixer des objectifs ambitieux en matière d'interventions en sécurité routière. Les coûts associés peuvent en effet être importants. C'est dans cette perspective qu'une aide financière aux municipalités était recommandée.

4.1 Travaux d'amélioration du réseau routier municipal

Plusieurs programmes sont déjà en place pour aider financièrement les municipalités à réaliser des travaux d'amélioration du réseau routier dont elles ont la responsabilité. Ces programmes peuvent financer des interventions visant principalement l'amélioration de la sécurité routière, aussi bien que des interventions ayant à l'origine d'autres objectifs, mais dans lesquelles des préoccupations de sécurité routière ont été intégrées, ou des interventions visant la remise en état, à certaines conditions, des rues ayant fait l'objet de travaux de réfection d'aqueduc ou d'égout.

Les programmes actuellement en vigueur sont gérés soit par le ministère des Affaires municipales, des régions et de l'occupation du territoire (Programme d'infrastructures Québec - municipalités, Programme de la taxe sur l'essence et de la contribution du Québec 2010-2013, Fonds municipal vert (programme de la Fédération canadienne des municipalités)), soit par le ministère des Transports (programme d'aide à l'amélioration du réseau routier municipal).

Prenant acte des besoins grandissants en matière de voirie municipale, le gouvernement a également conclu à une nécessaire actualisation et bonification des programmes d'aide financière pour le réseau routier local (2), et amorcé des négociations avec les partenaires municipaux dans le cadre du renouvellement du Pacte fiscal 2007-2013.

Enfin, dans son budget 2012-2013, le gouvernement du Québec a annoncé des mesures immédiates pour appuyer le milieu municipal, parmi lesquelles le versement aux MRC de neuf millions de dollars sur deux ans (2012-2014) pour planifier les besoins de travaux sur le réseau

routier municipal. En ce qui concerne la planification des travaux visant l'amélioration de la sécurité routière, le nouveau programme est le Plan d'intervention de sécurité routière en milieu municipal.

4.2 Plan d'intervention de sécurité routière en milieu municipal (PISRMM)



Lancé en septembre 2012, le programme Plan d'intervention de sécurité routière en milieu municipal (PISRMM) est un nouveau volet du Programme d'aide à l'amélioration du réseau routier municipal. Il a été mis en place afin de soutenir les organismes municipaux dans la planification des interventions les plus performantes sur le réseau routier local pour améliorer la sécurité routière sur leur territoire.

Le PISRMM s'adresse aux municipalités régionales de comté (MRC), aux agglomérations, aux municipalités exerçant des compétences de MRC ainsi qu'aux villes de plus de 100 000 habitants. Il permet de financer jusqu'à 100 % la réalisation d'un plan d'intervention de sécurité routière sur le réseau municipal.

Un plan d'intervention de sécurité routière est constitué d'un diagnostic et d'un plan d'action. Le diagnostic cible les principales problématiques dans le territoire d'étude et en détermine les causes pour être en mesure d'agir afin de diminuer le nombre et la gravité des accidents sur le réseau routier municipal, tout en tenant compte des caractéristiques générales du territoire. L'élaboration du diagnostic de sécurité routière s'organise selon les grandes parties suivantes :

- les caractéristiques générales du territoire d'étude et son évolution;
- les problématiques thématiques;
- les problématiques spatiales.

Le plan d'action décrit les solutions les plus performantes à mettre en œuvre pour corriger chacune des problématiques thématiques et chaque site problématique analysé. Ces solutions peuvent relever des différents domaines d'action en matière de sécurité routière : amélioration des infrastructures routières, sensibilisation et éducation, contrôle policier et réglementation.

La concertation est également une étape incontournable pour la réalisation du diagnostic et du plan d'action ainsi que pour la mise en œuvre de ce dernier. La contribution des partenaires par leurs connaissances du terrain à l'échelle locale et régionale se fait par l'intermédiaire de consultations à différentes étapes.

Les organismes admissibles peuvent se référer au *Guide méthodologique d'élaboration d'un Plan d'intervention de sécurité routière en milieu municipal* (4), élaboré à partir de l'expérience acquise au cours du projet-pilote réalisé dans le territoire de Roussillon.

Le programme Plan d'intervention de sécurité routière en milieu municipal offre au milieu municipal l'occasion de contribuer à améliorer le bilan routier sur son réseau, en élaborant un

diagnostic et un plan d'action de sécurité routière qui deviennent des soutiens indispensables à l'établissement durable d'une démarche de concertation en sécurité routière à l'échelle locale et régionale.

Un état de situation sera présenté lors du congrès.

5. Conclusion

Au Québec, le réseau municipal représente, en longueur, les trois-quarts du réseau routier de la province, et on y retrouve plus de la moitié des accidents corporels. Une réduction substantielle du nombre et de la gravité des accidents ne peut être atteinte sans une amélioration du bilan routier municipal. Les municipalités jouent donc un rôle majeur en matière de sécurité routière.

La réduction du nombre d'accidents sur le réseau routier municipal passe d'abord par une meilleure connaissance des problèmes, grâce à la réalisation de diagnostics, puis par l'élaboration de plans d'action visant à optimiser les investissements à réaliser en ciblant les principales problématiques et les solutions les plus performantes pour les résoudre. Une aide financière est disponible à cet effet depuis 2012. Les municipalités locales et régionales seront ensuite en mesure de mettre en œuvre ces plans d'action, en recourant aux programmes d'aide financière existants et en révision.

Références

1. L'AGENCE GÉOMATIQUE MONTÉRÉGIENNE-GÉOMONT. Projet pilote de diagnostic et plan d'action de sécurité routière en milieu municipal. Territoire de la Régie intermunicipale de police Roussillon. Rapport final, décembre 2011, 181 p.
http://www.mtq.gouv.qc.ca/portal/page/portal/Librairie/Publications/fr/securite/municipalites/diagnostic_securite_municipal.pdf
2. MINISTÈRE DES FINANCES DU QUÉBEC. *Le Québec, ses municipalités, ses régions – Pour un partenariat dans le développement. (Budget 2012-2013)*. Québec, 20 mars 2012.
3. MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC et TABLE QUÉBÉCOISE DE LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE. Aide à la détermination des limites de vitesse sur le réseau routier municipal, 2008, dépliant.
http://www.mtq.gouv.qc.ca/portal/page/portal/partenaires/municipalites/securite_routiere
4. MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC. Plan d'intervention de sécurité routière en milieu municipal. Guide méthodologique d'élaboration d'un Plan d'intervention de sécurité routière en milieu municipal. 2012, 30 pages.
http://www.mtq.gouv.qc.ca/portal/page/portal/Librairie/Publications/fr/ministere/programmes_aide/R%E9seau%20routier%20municipal/GuideElaborationPISRMM.pdf
5. MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC. La modération de la circulation, fiche technique, 2011, 4 pages.
http://www.mtq.gouv.qc.ca/portal/page/portal/partenaires/municipalites/securite_routiere/moderation_de_la_vitesse

6. MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC. Modération de la circulation. Dos d'âne allongés et coussins, fiche technique, 2011, 6 pages.
http://www.mtq.gouv.qc.ca/portal/page/portal/partenaires/municipalites/securite_routiere/moderation_de_la_vitesse
7. MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC. Normes, ouvrages routiers.
Publications du Québec.
8. MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC. Redécouvrir le chemin de l'école, guide d'implantation de trajets scolaires favorisant les déplacements actifs et sécuritaires vers l'école primaire, 2009.
http://www.mtq.gouv.qc.ca/portal/page/portal/librairie/bpm/guide_sec_trajets_scol.pdf
9. TABLE QUÉBÉCOISE DE LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE. Premier rapport de recommandations. Pour améliorer le bilan routier, 2007, 50 pages.
<http://www.securite-routiere.qc.ca/Pages/Publications.aspx>
10. VÉLO QUÉBEC. Guide technique d'aménagement des voies cyclables, 2009, 168 pages.