



STRATÉGIE CONCERTÉE DE SÉCURITÉ ROUTIÈRE

2025-2030



Boischatel
De nature exceptionnelle

UN TRAVAIL D'ÉQUIPE

Les travaux menant à la Stratégie concertée de sécurité routière ont été dirigés par le Comité consultatif de sécurité routière et l'équipe administrative, sous la supervision du conseil municipal. Merci à l'équipe de Vecteur 5 pour leur expertise et leur professionnalisme.

COMITÉ CONSULTATIF DE SÉCURITÉ ROUTIÈRE

- Michel Côté
- Seb Lozon
- Sophie Fournier
- Stéphane Vézina
- Isabelle Goupil

ÉQUIPE MUNICIPALE

- Manon Blouin
- Pierre-Alexandre Côté

CONSEIL MUNICIPAL

- Benoit Bouchard
- Marie-Pierre Labelle
- Lynne Colquhoun
- Daniel Morin
- Martine Giroux
- Jean-François Paradis
- Vincent Guillot

VECTEUR 5

- Marie-Ève Lacroix
- Ariane Ste-Marie
- Laurence Letarte

LA TABLE DES MATIÈRES

- 3** Mot du maire
- 4** La démarche
 - Les consultations citoyennes
- 6** Les défis
 - Le territoire et l'aménagement
 - Les services et les infrastructures
 - La démographie et la culture
- 11** L'approche
- 12** La vision 2030
- 14** Les cibles
- 16** Les axes d'interventions
 - L'axe 1
 - Aménagement et milieu de vie
 - L'axe 2
 - Infrastructures et services de mobilité
 - L'axe 3
 - Engagement, sensibilisation et encadrement
- 26** Les actions détaillées

UNE STRATÉGIE CONCERTÉE POUR UN MILIEU DE VIE SÉCURITAIRE



Benoit Bouchard
Maire de Boischatel

Chères Boischateloises et chers Boischatelois,

C'est avec beaucoup de fierté que les membres du conseil municipal ont adopté la toute première **Stratégie concertée de sécurité routière de Boischatel**, fruit d'un travail colossal et concerté visant une mobilité harmonieuse entre tous les usagers de la route. Boischatel se démarque alors qu'elle devient l'une des premières municipalités de 10 000 habitants et moins à se doter d'une telle stratégie.

La Municipalité a toujours accordé une très grande importance à la sécurité routière et plusieurs améliorations ont été apportées au réseau routier au cours des dernières années. L'adoption de cette stratégie nous permet de structurer nos interventions dans le futur en tenant compte des préoccupations citoyennes et des défis auxquels nous sommes confrontés. D'ailleurs, je tiens personnellement à remercier toutes les citoyennes et tous les citoyens qui ont pris le temps de nous partager leurs préoccupations en matière de sécurité routière lors des deux exercices de consultation tenus dans le cadre du processus d'élaboration de la stratégie.

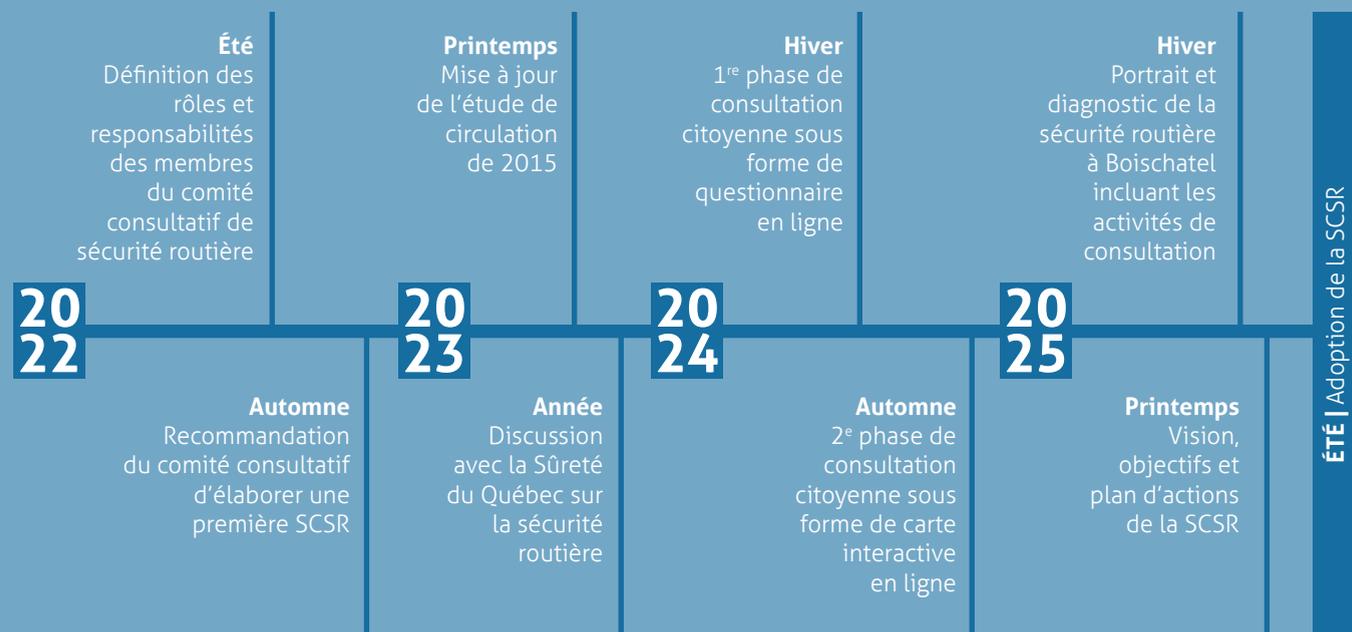
Merci également aux membres du comité consultatif de sécurité routière et à l'équipe administrative pour leurs suivis rigoureux, à la firme Vecteur 5, spécialisée en transport, qui les a accompagné dans l'analyse des données quantitatives et qualitatives, ainsi qu'à mes collègues du conseil municipal pour cet ambitieux projet.

Ensemble, veillons à la sécurité de tous les usagers de la route.

LA DÉMARCHE

La Municipalité de Boischatel accorde une très grande importance à la sécurité routière sur son territoire. Depuis plusieurs années, elle met en place des aménagements et des infrastructures pour assurer la sécurité des citoyens lorsqu'ils se déplacent.

Soucieuse de poursuivre ses efforts, de structurer ses interventions et d'impliquer les citoyens, la Municipalité propose une **Stratégie concertée de sécurité routière**, fruit d'un processus entamé en 2022. La stratégie repose sur une analyse rigoureuse des caractéristiques et enjeux de Boischatel, adopte une vision partagée en matière de sécurité routière et priorise les actions pour y parvenir.



SCSR = Stratégie concertée de sécurité routière

LES CONSULTATIONS CITOYENNES

Afin de connaître les préoccupations et les idées des citoyens sur la sécurité routière, deux exercices de consultation en ligne ont été réalisés.

PHASE 1

La phase 1 (310 participants), qui s'est tenue en ligne du **27 février au 15 mars 2024**, a permis de questionner les citoyens sur leur sentiment global de sécurité par rapport aux différents modes de transport utilisés, leur satisfaction face aux interventions effectuées par la Municipalité et leur priorisation quant aux interventions futures à effectuer.

PHASE 2

Visant à approfondir les données recueillies dans la phase 1, la phase 2 (142 participants), qui s'est tenue en ligne du **6 au 20 novembre 2024**, a permis de géolocaliser les enjeux liés à la sécurité routière. Durant cette phase de consultation, les répondants ont aussi émis des propositions afin de sécuriser certaines intersections et réduire la vitesse pratiquée dans les rues de la municipalité.

LOCALISATION DES SECTEURS PRÉSENTANT DES ENJEUX DE SÉCURITÉ ROUTIÈRE SELON LES CITOYENS

Source : Consultation citoyenne, Phase 2



LES DÉFIS

La sécurité routière est un concept large qui inclut l'ensemble des mesures visant à réduire le nombre de collisions et de conflits entre les usagers de la route et à améliorer le sentiment de sécurité lors des déplacements.

MOTS-CLÉS LIÉS À LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE

COLLISION

Qualifier d'« accidents » les collisions routières et les blessures suggère qu'elles sont inévitables, alors qu'elles sont prévisibles et évitables. C'est pourquoi le terme « collision » est utilisé dans cette démarche. Le terme « conflit » réfère, quant à lui, au moment où la trajectoire de deux usagers de la route se croise de manière à créer un risque de collision.

VITESSE

La vitesse a des impacts sur la sécurité routière.

Elle réduit...

- le champ de vision;
- le temps de réaction.

Elle augmente ...

- la distance de freinage;
- la violence des chocs.

Taux de décès des piétons selon la vitesse du véhicule



VULNÉRABILITÉ

Les collisions n'ont pas le même impact sur tous les usagers de la route. Plus un usager est susceptible de subir des blessures, plus celui-ci est considéré vulnérable.

Au contraire, plus un usager est susceptible de causer des blessures, plus il a la responsabilité de protéger les autres usagers.



À Boischatel, la sécurité routière est le fruit de l'influence de déterminants environnementaux sur les comportements de mobilité et, ultimement, sur la sécurité routière.

DÉTERMINANTS ENVIRONNEMENTAUX

Territoire et aménagement

Services et infrastructures

Démographie et culture

COMPORTEMENTS DE MOBILITÉ

SÉCURITÉ ROUTIÈRE

Sentiment de sécurité

Conflits

Collisions

Les déterminants environnementaux de la sécurité routière et les comportements de mobilité sont les défis auxquels la Municipalité doit faire face pour améliorer la sécurité routière.



LE TERRITOIRE ET L'AMÉNAGEMENT

Les défis de sécurité routière relatifs **au territoire et à l'aménagement** sont causés par l'organisation naturelle ou humaine du territoire, comme la localisation des activités, la topographie, les limites des juridictions et les dynamiques territoriales.



NAVETTAGE VERS QUÉBEC | Le nombre important de travailleurs, et le nombre limité d'emplois dans la municipalité, génère un volume important de déplacements vers Québec par deux accès : l'avenue Royale et la côte de l'Église.



CIRCULATION INTERNE | La présence de trois pavillons scolaires contribue à augmenter le volume de la circulation intra-municipale.

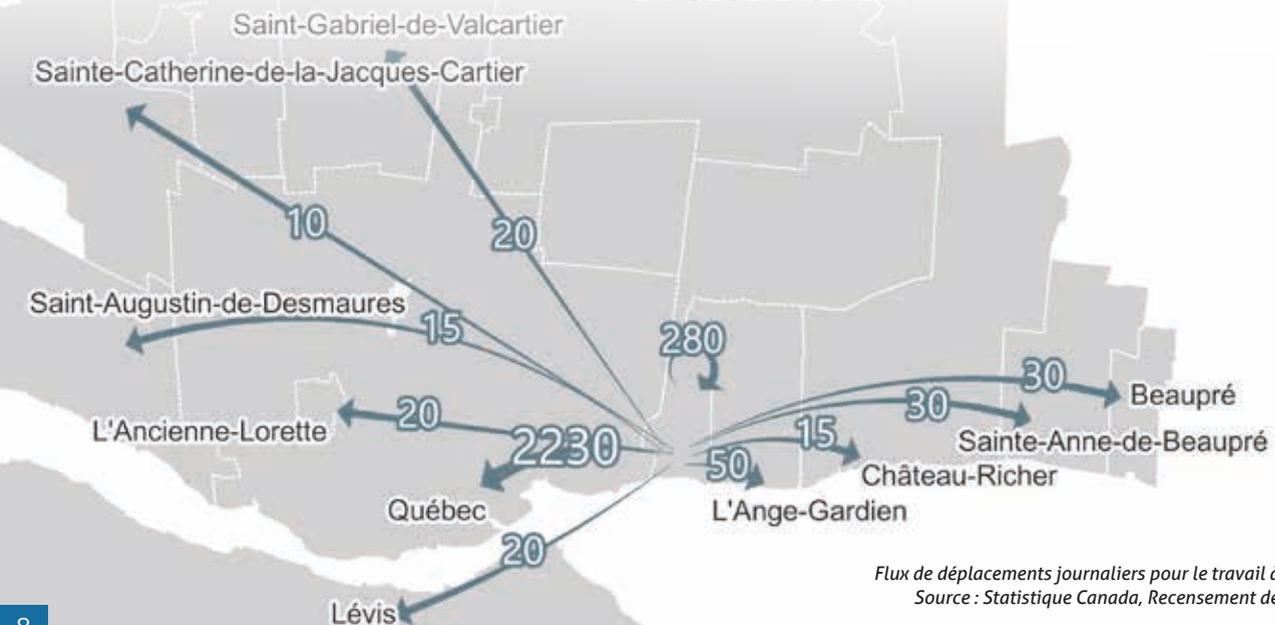


ESPACE RESTREINT | Le caractère patrimonial de l'avenue Royale, associé à la présence de lieux récréotouristiques, attire la circulation de plaisance et restreint l'espace disponible pour les infrastructures de mobilité.



BARRIÈRES | La présence de nombreuses barrières, comme le boulevard Sainte-Anne, le chemin de fer, la falaise ainsi que le golf, complexifie les déplacements et l'accès aux destinations.

FLUX DE DÉPLACEMENTS



Flux de déplacements journaliers pour le travail à partir de Boischatel
Source : Statistique Canada, Recensement de la population 2021

LES SERVICES ET LES INFRASTRUCTURES

Plusieurs défis de sécurité routière à Boischatel sont liés aux **services de mobilité** offerts ainsi qu'aux **infrastructures** qui composent le réseau de transport. Les caractéristiques et l'étendue de ce réseau de transport influencent les comportements de mobilité et le sentiment de sécurité des usagers.



ATTRACTIVITÉ DES DÉPLACEMENTS ACTIFS
La discontinuité des trottoirs, les étroites bandes multifonctionnelles et les grands rayons de virage de certaines intersections diminuent le confort, l'attractivité et la sécurité des déplacements actifs.



ATTRACTIVITÉ DU TRANSPORT COLLECTIF
L'achalandage des services de transport collectif locaux démontre leur pertinence, mais leur attractivité est limitée par l'organisation territoriale, la congestion et les conditions de correspondance.



CIRCULATION DE TRANSIT | Le tracé et la configuration de certaines voies entraînent leur utilisation à des fins de transit, indépendamment de leur classification fonctionnelle.



VITESSE | Les citoyens remarquent que certaines rues, en raison de leur géométrie et de leur aménagement, encouragent la pratique de vitesses élevées.



COLLISIONS ET CONFLITS | Certains lieux, particulièrement les intersections, sont propices aux conflits et sont susceptibles d'engendrer des collisions entre les usagers de la route.

INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT ACTIF



Chaussée désignée
Piste cyclable bidirectionnelle
Bande multifonctionnelle
Passages piétons
Trottoirs

LA DÉMOGRAPHIE ET LA CULTURE

Les comportements de mobilité, les activités quotidiennes, le statut socioéconomique et l'évolution de la population sont autant de composantes **de la démographie et de la culture** qui influencent les défis de sécurité routière auxquels Boischatel fait face.



AUTOMOBILITÉ | Malgré la hausse de l'achalandage du service de transport collectif local, l'automobile reste le moyen de transport privilégié de la population.

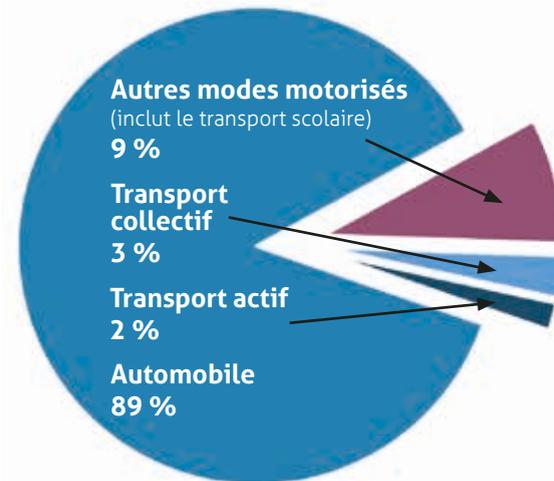


CROISSANCE DE LA POPULATION | L'accroissement continu de la population entraîne une forte croissance des déplacements sur le territoire.



MOTORISATION DES MÉNAGES | Le taux élevé de possession de véhicules par les ménages influence directement la tendance des résidents à utiliser un véhicule pour leurs déplacements.

MOYENS DE TRANSPORT UTILISÉS POUR LES DÉPLACEMENTS AYANT COMME ORIGINE OU DESTINATION LA MUNICIPALITÉ DE BOISCHATEL



Source : Enquête origine-destination 2017 de la région Québec-Lévis

ÉVOLUTION DE LA POPULATION DANS LA MUNICIPALITÉ DE BOISCHATEL ENTRE 2006 ET 2023



Source : Institut de la statistique du Québec, 2024

L'APPROCHE

Devant ces défis, Boischatel s'inspire de la **Vision Zéro** et de l'approche **Système sûr** pour établir ses propres aspirations en matière de sécurité routière. Adoptées dans les dernières années par le ministère des Transports et de la Mobilité durable du Québec, la Sûreté du Québec et d'autres municipalités ambitieuses, les approches **Vision zéro** et **Système sûr**

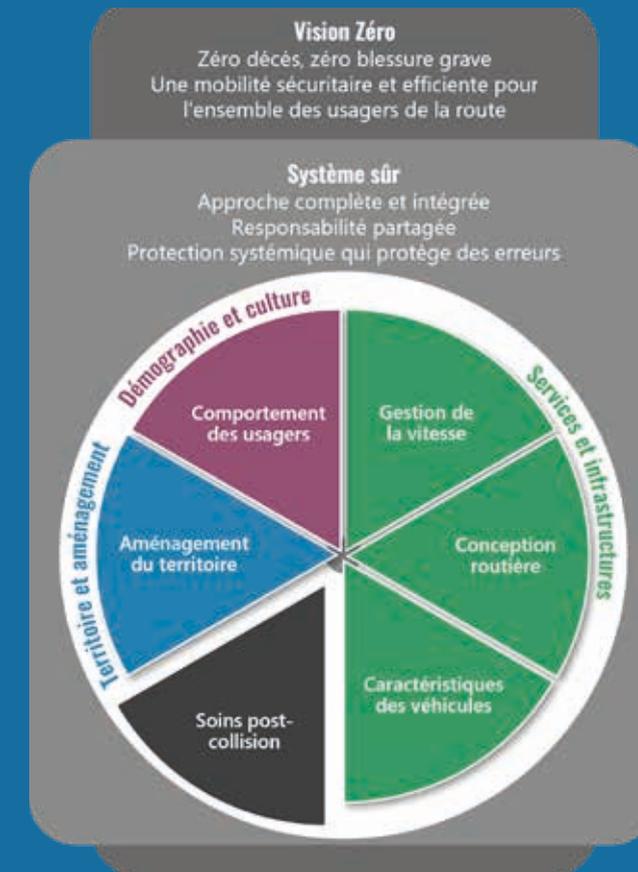
visent à éliminer les blessures graves et les décès de l'ensemble des usagers de la route.

L'approche **Vision zéro** se base sur trois principes :

1. Les collisions graves et mortelles sont évitables et inacceptables;
2. L'humain est faillible, il fait des erreurs;
3. La responsabilité de la sécurité est partagée entre les concepteurs, les gestionnaires et les utilisateurs des réseaux routiers.

Pour parvenir à l'objectif de Zéro décès et blessure grave, l'approche **Système sûr**, qui prend en compte l'ensemble des composantes du système, est préconisée. En plaçant la vie et la santé humaine au centre des décisions, une attention particulière est portée à la vitesse véhiculaire, premier facteur de gravité des blessures.

En regard des déterminants environnementaux de la sécurité routière et les défis énoncés précédemment, cinq des six domaines d'action du **Système sûr** représentent des leviers d'action pour Boischatel : aménagement du territoire, comportement des usagers, gestion de la vitesse, conception routière et caractéristiques des véhicules municipaux et de transport collectif.



Source : Adapté du ministère des Transports et de la Mobilité durable

LA VISION 2030

ENGAGEMENT ET EXEMPLARITÉ DES RÉSIDENTS

Les résidents de Boischatel sont engagés et motivés à assurer la sécurité routière dans leur municipalité. Sur la route, ils sont respectueux et courtois envers les autres usagers, particulièrement les plus vulnérables. Les Boischatelois apprécient se déplacer en transport actif et collectif, ce qui diminue la congestion routière et améliore leur qualité de vie.

ENGAGEMENT ET EXEMPLARITÉ DE LA MUNICIPALITÉ

Par son engagement et son leadership, Boischatel est une Municipalité exemplaire et innovante en matière de sécurité routière. Elle fournit un milieu de vie sécuritaire pour tous les usagers de la route et des environnements favorables à la réalisation de déplacements en transport actif et collectif. Les résidents se sentent en sécurité lors de leurs déplacements, peu importe leur moyen de transport.

Grâce aux efforts des résidents et de la Municipalité, aucune collision routière impliquant des piétons ou des cyclistes ni aucun décès ou blessure grave n'ont été recensés à Boischatel.



LES CIBLES

1

RÉDUIRE LE NOMBRE DE COLLISIONS RAPPORTÉES ANNUELLEMENT PAR LA SAAQ

Plus d'une quarantaine de collisions sont rapportées annuellement dans la municipalité, principalement sur le boulevard Saint-Anne.

Considérant que toutes les collisions sont évitables, la Municipalité de Boischatel peut espérer, grâce à ses interventions, à les limiter au maximum et même les éliminer complètement.

Indicateurs associés :

- Nombre de collisions rapportées annuellement par la SAAQ
- Nombre de collisions impliquant des piétons et des cyclistes
- Nombre de collisions avec blessés graves ou décès

2

AUGMENTER LA PROPORTION DES AUTOMOBILISTES QUI RESPECTENT LES LIMITES DE VITESSE

La vitesse des véhicules a un impact important sur l'issue des collisions et le sentiment de sécurité. Pour protéger les usagers de la route les plus vulnérables, la Municipalité de Boischatel aspire à ce que les automobilistes respectent les limites de vitesse dans toutes les circonstances.

Indicateurs associés :

- Proportion des automobilistes respectant les limites de vitesse selon les radars pédagogiques
- Vitesse pratiquée dans les relevés de vitesse

4

GRANDES CIBLES TRANSVERSALES À ATTEINDRE DANS CINQ ANS

3

AUGMENTER L'ATTRACTIVITÉ ET LE SENTIMENT DE SÉCURITÉ DES DÉPLACEMENTS EN TRANSPORT ACTIF

Bien que les citoyens de Boischatel ne soient pas souvent impliqués dans des collisions, ils indiquent ne pas se sentir en sécurité lorsqu'ils utilisent des modes de transport actifs. Pour qu'ils puissent utiliser ces modes pour leurs déplacements utilitaires ou récréatifs, la Municipalité souhaite agir pour améliorer les conditions de pratique de la marche et du vélo.

Indicateurs associés :

- Nombre de kilomètres d'infrastructures de transport actif conçus selon les bonnes pratiques
- Nombre d'intersections sécurisées
- Pourcentage de résidents se sentant en sécurité dans leurs déplacements actifs
- Nombre d'enfants se déplaçant à pied ou à vélo pour se rendre à l'école
- Nombre de plaintes reçues relatives au non-respect des règlements encadrant la circulation automobile

4

COMBATTRE LA CONGESTION ROUTIÈRE ET RÉDUIRE LA PROPORTION DE DÉPLACEMENTS RÉALISÉS EN AUTOMOBILE

La congestion sur les routes influence les comportements des automobilistes et complique les déplacements des usagers les plus vulnérables. Bien que la congestion routière ne soit pas une problématique criante à Boischatel, la Municipalité souhaite intervenir avant qu'elle ne le devienne.

Indicateurs associés :

- Achalandage des services de transport collectif locaux et régionaux
- Débits journaliers recensés par les radars pédagogiques
- Évolution des parts modales du transport actif et collectif dans les enquêtes origine-destination
- Taux de possession automobile des ménages



LES AXES D'INTERVENTION

Portée par sa vision, et dans le cadre de l'approche Système sûr, la Municipalité de Boischatel propose une stratégie concertée pour répondre à ses défis en matière de sécurité routière.

La stratégie se divise en trois axes d'intervention sur lesquels la Municipalité souhaite intervenir pour améliorer la sécurité routière et atteindre les cibles qu'elle a identifiées.

Chaque axe se divise en objectifs et en actions précises pour y parvenir et la Municipalité se donne un horizon de cinq ans pour réaliser les actions identifiées dans la mesure des ressources dont elle dispose et des opportunités qui s'offriront à elle.

Avec ce plan d'action ambitieux mais réaliste, la Municipalité respecte sa capacité d'agir et celle de ses citoyens.

L'AXE 01

AMÉNAGEMENT ET MILIEU DE VIE

L'AXE 02

INFRASTRUCTURES ET SERVICES DE MOBILITÉ

L'AXE 03

ENGAGEMENT, SENSIBILISATION ET ENCADREMENT

LÉGENDE DU PLAN D'ACTION



Année de réalisation



Cibles auxquelles l'action permet de répondre



Intensité de ressources nécessaires pour la réalisation de l'action



Faible



Moyenne



Élevée



Très élevée



L'AXE 01

AMÉNAGEMENT ET MILIEU DE VIE

Les défis de sécurité routière relatifs au territoire et à l'aménagement sont causés par l'organisation naturelle ou humaine du territoire, comme la localisation des activités, la topographie, les limites des juridictions et les dynamiques territoriales.

Les actions détaillées de l'axe 1 sont disponibles à la page 27 accessible [en cliquant ici >>>](#)

OBJECTIF 01

PLANIFIER CONJOINTEMENT L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE ET LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE

L'aménagement du territoire façonne les comportements de mobilité et engendre des conséquences sur la sécurité routière. L'organisation spatiale de Boischatel autour des contraintes naturelles et anthropiques pose des défis particuliers de mobilité, mais aussi des opportunités d'attractivité. À la base de la planification territoriale, les outils urbanistiques offrent un puissant levier permettant d'intégrer les meilleures pratiques en matière d'aménagement des réseaux de mobilité et, conséquemment, d'améliorer la fluidité de la circulation, la sécurité routière et le sentiment de sécurité des citoyens.

Actions			
1.1. Bonifier le plan d'urbanisme	2026	1, 2, 3, 4	
1.2. Harmoniser les documents de planification	2026-2030	3, 4	
1.3. Ajuster les outils réglementaires d'urbanisme	2026-2030	1, 2, 3, 4	

OBJECTIF 02

DIMINUER L'IMPACT DE LA CIRCULATION ROUTIÈRE ASSOCIÉE AU VOYAGEMENT DES ENFANTS

Les activités liées aux études sont le principal motif de déplacement interne des Boischatelois. Un très grand nombre de déplacements aux heures de pointe est lié au transport des enfants vers les différents pavillons scolaires de l'école primaire, seule institution d'enseignement du territoire. Favoriser l'autonomie des enfants dans leurs déplacements vers l'école représente donc un levier important pour diminuer la circulation routière et les conséquences sur la sécurité routière. En dehors des heures de pointe, il en est de même pour les déplacements visant à fréquenter les lieux de loisirs, visiter les amis et occuper les emplois étudiants du territoire : diminuer la circulation routière associée aux transports internes des enfants apaisera les quartiers et augmentera le sentiment de sécurité.

Actions			
2.1. Favoriser la concertation avec le Centre de service scolaire	2026	3, 4	
2.2. Favoriser l'autonomie et la sécurité des jeunes dans leurs déplacements	2026-2030	3, 4	
2.3. Améliorer la sécurité aux abords du pavillon Bocage	2027-2028	3	



L'AXE 02

INFRASTRUCTURES ET SERVICES DE MOBILITÉ

Plusieurs défis de sécurité routière à Boischatel sont liés aux services de mobilité offerts ainsi qu'aux infrastructures qui composent le réseau de transport. Les caractéristiques et l'étendue de ce réseau de transport influencent les comportements de mobilité et le sentiment de sécurité des usagers.

Les actions détaillées de l'axe 2 sont disponibles à la page 30 accessible [en cliquant ici >>>](#)

OBJECTIF 03

SÉCURISER LES VOIES PIÉTONNES ET CYCLABLES

La largeur des emprises et des chaussées de certaines rues de Boischatel limite la possibilité d'aménager, de chaque côté de la voie, des trottoirs et des bandes cyclables unidirectionnelles. Les interventions proposées pour favoriser le sentiment de sécurité visent à s'approcher des normes de conception en vigueur et de tenir compte des contraintes d'espace. Pour s'assurer que les citoyens bénéficient rapidement des améliorations aux infrastructures de transport actif, tout en limitant les coûts, des mesures temporaires et transitoires seront mises en œuvre.

Actions			
3.1. Bonifier le réseau de bandes multifonctionnelles	2025-2030	2, 3	
3.2. Aménager des trottoirs	2026-2030	3	
3.3. Aménager des bandes cyclables	2025-2030	3	

OBJECTIF 04

SÉCURISER LES INTERSECTIONS

Les intersections sont les lieux de conflits les plus importants et les usagers du transport actif y sont particulièrement vulnérables. De nombreux citoyens de Boischatel signalent leur insécurité aux intersections, principalement celles situées sur l'avenue Royale et les rues collectrices de la municipalité. Certains aménagements permettent d'augmenter la sécurité et le sentiment de sécurité de tous les usagers de la route. Ces aménagements visent à diminuer la vitesse des véhicules, augmenter l'attention des conducteurs, assurer la visibilité des usagers du transport actif et renforcer les priorités de passages.

Actions			
4.1. Diminuer les rayons de courbure	2025-2030	1, 3	
4.2. Améliorer la visibilité des piétons	2026-2030	1, 2, 3	
4.3. Effectuer une analyse détaillée des intersections stratégiques	2026-2030	2, 3	

OBJECTIF 05

RÉDUIRE L'IMPACT DES BARRIÈRES PHYSIQUES ET ANTHROPIQUES DU TERRITOIRE

Le territoire boischatelois comporte de nombreuses barrières physiques et anthropiques, telles que la présence d'une voie ferrée, de fortes pentes, de rivières, du boulevard Sainte-Anne et de deux terrains de golf. Ces éléments contraignent et isolent les développements domiciliaires et commerciaux, en plus d'induire de plus grandes distances de déplacement. Aménager des infrastructures confortables permettant de franchir les contraintes et créer des raccourcis permet de réduire les distances à parcourir, d'améliorer le confort et de sécuriser la réalisation des déplacements actifs.

Actions			
5.1. Aménager des liens d'accès pour franchir certaines barrières naturelles	2026-2030	3	
5.2. Bonifier et ajouter des raccourcis de transport actif entre les quartiers	2028-2030	3	

OBJECTIF 06

POURUIVRE LA MISE EN PLACE DE MESURES DE MODÉRATION DE LA CIRCULATION

Consciente de l'importance d'agir sur la gestion de la vitesse automobile pour améliorer la sécurité et le sentiment de sécurité de l'ensemble des usagers de la route, Boischatel met en place depuis plusieurs années différentes mesures afin d'apaiser la circulation et favoriser le respect des limites de vitesse par les automobilistes. Pour poursuivre ses efforts en la matière, la Municipalité souhaite diversifier les mesures de modération de la circulation afin de sécuriser les déplacements en agissant sur différents aspects : réduire la vitesse véhiculaire pratiquée, réduire l'exposition des piétons en diminuant les distances de traversée, augmenter la visibilité de l'ensemble des usagers et décourager le transit dans des rues locales. Certaines actions proposées aux objectifs 3 et 4 font aussi partie du cocktail de mesures de modération (largeur de la chaussée réservée aux transports actifs, rayons de courbure aux intersections, surélévation de certaines traverses piétonnes). Les actions proposées permettront de consolider leurs effets sur la réduction de la vitesse des véhicules.

Actions			
6.1. Poursuivre l'uniformisation des limites de vitesse	2026	2, 3	
6.2. Restreindre la circulation de transit dans les rues locales	2026-2030	2, 3	
6.3. Ajouter des aménagements complémentaires au besoin	2027-2030	2, 3	

OBJECTIF 07

AMÉLIORER L'ATTRACTIVITÉ DES SERVICES DE TRANSPORT COLLECTIF LOCAUX

Les services de transport collectif offerts par la Municipalité de Boischatel sont attractifs pour les citoyens en raison de la gratuité, de l'ampleur du réseau et de l'amplitude de l'horaire. Afin de favoriser un usage plus intensif par les travailleurs, et réduire la congestion, la Municipalité souhaite améliorer leur visibilité sur différentes plateformes numériques et faciliter les correspondances avec les services régionaux.

Actions			
7.1. Améliorer la visibilité des services de transport collectif sur les plateformes de planification d'itinéraires	2026	4	
7.2. Améliorer les correspondances entre les services locaux et les services régionaux	2026-2028	4	
7.3. Prévoir l'extension des services dans les nouveaux développements de la municipalité	2026-2030	4	

OBJECTIF 08

ASSURER DES DÉPLACEMENTS ATTRACTIFS ET SÉCURITAIRES EN TOUT TEMPS

La pratique sécuritaire du transport actif et collectif requiert un entretien soutenu des infrastructures dédiées à ces activités. L'entretien hivernal et printanier est particulièrement critique, car il détermine la capacité des usagers à l'utiliser. Le maintien des voies praticables, la cohérence et la prévisibilité de l'entretien sont les principes qui guideront la Municipalité dans ce domaine.

Actions			
8.1. Prioriser le déneigement des infrastructures de transport actif et de transport collectif	2026	3	
8.2. Augmenter le nombre de kilomètres du réseau piétonnier accessibles en hiver	2026	3	
8.3. Effectuer un entretien régulier des réseaux de transport actif	2026	3	



L'AXE 03

ENGAGEMENT, SENSIBILISATION ET ENCADREMENT

La sécurité routière est une responsabilité collective et chaque citoyen, peu importe le mode de transport utilisé, a un rôle primordial à jouer.

Les actions détaillées de l'axe 3 sont disponibles à la page 42 accessible [en cliquant ici >>>](#)

OBJECTIF 09

ÉLABORER DES OUTILS DE COMMUNICATION ET FAVORISER L'ENGAGEMENT DES CITOYENS

Les mesures visant à améliorer la sécurité routière doivent être soutenues par une stratégie de communication visant à informer, sensibiliser et encourager l'ensemble des utilisateurs de la route.

Actions			
9.1. Réaliser un plan de communication sur la sécurité routière	2026-2030	1, 2, 3	
9.2. Publier les données associées aux mesures entreprises sous forme de tableau de bord	2026-2030	3	
9.3. Pérenniser et élargir le comité de sécurité routière	2026-2030	1, 2, 3, 4	

OBJECTIF 10

FAIRE PREUVE D'EXEMPLARITÉ EN MATIÈRE DE SÉCURITÉ ROUTIÈRE

La Municipalité peut faire preuve d'exemplarité en matière de sécurité routière dans ses activités en assurant, notamment, la sécurité autour des travaux routiers et lors des déplacements de son matériel roulant.

Actions			
10.1. Diffuser publiquement les mesures de mitigation lors de travaux routiers	2025-2030	3	
10.2. Assurer l'exemplarité dans les comportements routiers dans l'utilisation des véhicules municipaux	2026-2030	3	

OBJECTIF 11

DÉCOURAGER LES COMPORTEMENTS DÉFAVORABLES À LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE

Certains comportements, particulièrement ceux associés à la vitesse excessive, restent difficiles à contrôler. Dans les secteurs les plus problématiques ou ceux où se déplacent des usagers vulnérables, la Municipalité prendra les moyens pour mettre en place de mesures coercitives face à la vitesse excessive.

Actions			
11.1. Intensifier les interventions policières sur les artères collectrices et les zones scolaires	2026	2	



LES ACTIONS DÉTAILLÉES

Chacune des actions permettant de rencontrer les cibles identifiées dans la SCSR est présentée en détail dans les pages suivantes.

OBJECTIF 01

PLANIFIER CONJOINTEMENT L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE ET LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE

1.1. Bonifier le plan d'urbanisme

L'actuel plan d'urbanisme (2015) intègre plusieurs considérations touchant à la sécurité routière. La refonte de la *Loi sur l'aménagement et l'urbanisme* offre l'occasion d'un pas supplémentaire en ce sens, en exigeant dorénavant la planification intégrée des différents modes de transport avec l'aménagement du territoire. En attendant une révision complète du plan d'urbanisme, des modifications pourront être apportées à celui-ci afin de soutenir l'atteinte des objectifs de sécurité routière :

- Planifier la consolidation et la densification autour de l'avenue Royale;
- Tenir compte de la présence, ou de la possibilité d'aménagement, d'infrastructures pour piétons dans le zonage ou le choix des usages;
- Ajouter un objectif de sécurité pour les déplacements actifs et en transport collectif, en priorisant les déplacements des enfants dans les corridors scolaires;
- Intégrer la planification des infrastructures de transport actif de la présente SCSR;
- Bonifier les critères pour l'installation d'équipements générateurs de déplacements (ex: école, garderie, centre récréo-touristique).

1.2. Harmoniser les documents de planification

La Municipalité s'est doté ou se dotera de documents de planification pour certains secteurs d'activité ou groupes de population. Dans l'élaboration ou la mise à jour de ces documents, elle pourra intégrer les actions de la SCSR qu'elle juge les plus appropriées.

Par exemple :

- Un éventuel plan directeur des parcs et des espaces verts pourrait intégrer des actions en lien avec la sécurisation des infrastructures de transport actif dans les principaux corridors menant aux espaces verts de la municipalité.
- La mise à jour de la *Politique de la famille et des aînées* pourrait inclure certains indicateurs de la SCSR et le suivi d'actions en lien avec la sécurité des déplacements des familles et des aînés.
- Un éventuel Plan de mobilité durable de la MRC de La Côte-de-Beaupré pourrait inclure des actions de la SCSR qui ont une portée régionale comme le transport collectif et l'aménagement de pistes cyclables intermunicipales.

1.3. Ajuster les outils réglementaires d'urbanisme

En concordance avec les changements apportés au plan d'urbanisme et en soutien aux objectifs de la SCSR, les outils réglementaires tels que les règlements de zonage et de lotissement seront modifiés. Le plan particulier d'urbanisme pourrait être utilisé pour préciser les intentions de la Municipalité sur certains secteurs de son territoire comme le secteur de l'avenue Royale, du boulevard Sainte-Anne et les nouveaux développements.

OBJECTIF 02

DIMINUER L'IMPACT DE LA CIRCULATION ROUTIÈRE ASSOCIÉE AU VOYAGEMENT DES ENFANTS

2.1. Favoriser la concertation avec le Centre de service scolaire

Le Centre de service scolaire des Premières-Seigneuries (CSSPS) et la Municipalité de Boischatel ont tous les deux des objectifs en lien avec la sécurité routière et des leviers pour les atteindre. La Municipalité souhaite créer des occasions de concertation afin d'optimiser les efforts visant à réduire l'impact des déplacements motorisés des enfants. Cette concertation permettrait d'aborder les thématiques suivantes :

- Localisation et sécurisation des arrêts de transport scolaire;
- Impacts du découpage scolaire sur les déplacements des enfants.

2.2. Favoriser l'autonomie et la sécurité des jeunes dans leurs déplacements

Les déplacements actifs et collectifs chez les jeunes ne revêtent pas que des avantages au plan de la sécurité routière, mais sur toutes les facettes de leur développement. Boischatel pourra contribuer, avec l'aide de soutien externe, à favoriser les déplacements autonomes par différents moyens :

- Offrir un réseau d'infrastructures de transport actif conforme aux bonnes pratiques, assurant la sécurité de ses utilisateurs en toute saison et permettant de joindre les destinations pertinentes aux jeunes : école, camp de jour, équipements de loisirs et emplois étudiants.

- Soutenir l'organisation d'activités favorisant l'usage des transports actifs par les jeunes en collaboration avec l'École de Boischatel ou lors du camp de jour estival. Par exemple, en mettant en place un atelier d'éducation cycliste, un trottibus ou vélo-bus.
- Soutenir l'École de Boischatel dans la réalisation d'un Plan de déplacement scolaire pour ses pavillons.
- Soutenir l'École de Boischatel dans la réalisation d'activités favorisant l'implication des élèves dans la sécurité routière :
 - Animation sur la sécurité routière en classe;
 - Sensibilisation des usagers de la route impliquant des élèves.

2.3. Améliorer la sécurité aux abords de Bocage

La sécurité routière autour du pavillon Bocage de l'école primaire de Boischatel représente un défi particulier en raison du volume de circulation dans la côte de l'Église. La Municipalité souhaite améliorer les conditions de sécurité aux abords de ce pavillon en étudiant les possibilités de réaménagement avec le CSSPS. Les interventions de sécurisation du secteur pourrait viser à :

- Limiter le nombre d'entrées charretières;
- Assurer la visibilité des piétons et la continuité de leur cheminement;
- Limiter l'impact des déplacements automobiles des parents venant porter ou chercher leurs enfants à l'école.

EXEMPLES D'INITIATIVES VISANT À FAVORISER L'AUTONOMIE ET LA SÉCURITÉ DES JEUNES DANS LEURS DÉPLACEMENTS

- Concevoir un parc d'éducation cycliste | Vélo Québec
- Plans de déplacements scolaires - Accompagnement et service-conseil | Accès transports viables
- Matériel pour les enseignants - Matériel éducatif pour le préscolaire et le primaire | SAAQ
- Animation éducative - Animations scolaires | Accès transports viables
- Journées défis type « Active tes pieds » | Défi Je suis capable! À pied à vélo je suis capable
- La brigade scolaire CAA-Québec impliquant des élèves de l'école - Les brigadiers scolaires, pour la sécurité des enfants | CAA-Québec
- La mise en place de Trottibus | Trottibus : Autobus pédestre de la société Canadienne du cancer



PLAN D'ENSEMBLE DES SECTEURS D'INTERVENTION

Le plan ci-dessous inclut l'ensemble des secteurs d'interventions proposées dans les objectifs 3 à 6. Pour chaque objectif, des exemples d'interventions sont suggérés. Ces exemples sont priorisés en fonction des critères suivants :

- Les débits de circulation routière;
- Les cheminements vers les pavillons scolaires, les garderies et les parcs;
- Les coûts et ressources nécessaires à la réalisation;
- Les travaux de réfection prévus et la complémentarité de certains travaux;
- La densité des signalements citoyens lors des exercices de consultation;
- La présence de ligne de désir (sentiers informels).



OBJECTIF 03

SÉCURISER LES VOIES PIÉTONNES ET CYCLABLES

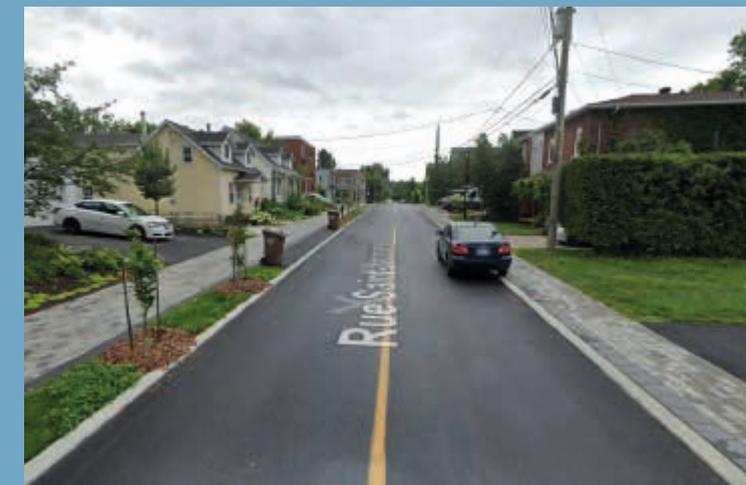
3.1. Bonifier le réseau de bandes multifonctionnelles

La municipalité compte sur un réseau de bandes multifonctionnelles sur rue qui permet à ses citoyens de se déplacer à pied et à vélo sur des voies séparées des véhicules par des bollards en été. Actuellement, leur largeur limitée ne permet pas les croisements et dépassements par les usagers, les véhicules les empiètent souvent et elles ne sont pas protégées l'hiver.

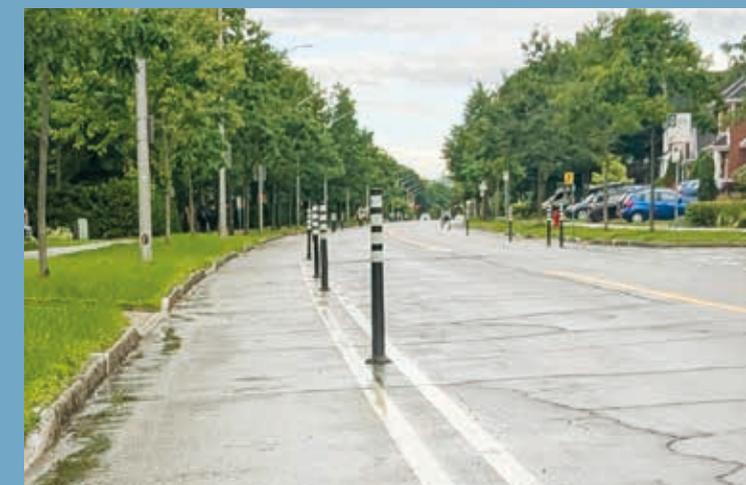
Afin de sécuriser les déplacements des citoyens sur les collectrices, la Municipalité envisagera différents aménagements dont certains transitoires vers des infrastructures pérennes. Ces aménagements tiendront compte des contraintes comme l'espace disponible et les débits de circulation. Ils auront pour objectif de :

- Séparer les usagers vulnérables de la circulation automobile en toute saison;
- Fournir suffisamment d'espace pour permettre les croisements et les dépassements, idéalement 3 mètres ;
- Assurer la continuité des cheminements;
- Faciliter l'entretien.

EXEMPLES



Sentier polyvalent et trottoir pavé au niveau de la chaussée
Source : Google StreetView et Vivre en Ville



Zone tampon avec bollards protégeant une bande aménagée pour le transport actif
Source : Vecteur 5

3.2. Aménager des trottoirs

Dans certains secteurs spécifiques à haut débit de circulation ou dans les nouvelles rues collectrices, des trottoirs seront aménagés afin de sécuriser les déplacements des piétons.

Des abaissements de trottoir seront aussi aménagés aux intersections en T pour permettre l'accessibilité universelle des traverses piétonnes.

L'aménagement de ces trottoirs assurera des cheminements piétons continus vers des générateurs de déplacement importants et limitera les traversées de rue.

3.3. Aménager des bandes cyclables

Sur les rues collectrices où des trottoirs sécurisent les déplacements des piétons, la Municipalité aménagera, ou élargira si l'espace le permet, des bandes cyclables bidirectionnelles pour permettre aux cyclistes de se déplacer en sécurité. Ces bandes cyclables seront protégées par des bollards durant la période estivale.

EXEMPLE D'AMÉNAGEMENT DE TROTTOIRS



Rue Notre-Dame, Ancienne-Lorette, AVANT le réaménagement
Source : Google StreetView



Rue Notre-Dame, Ancienne-Lorette, APRÈS le réaménagement
Emprise de 10 mètres avec trottoirs et chaussée de 7,5 mètres
Source : Google StreetView

Pour sécuriser les voies piétonnes et cyclables, la Municipalité évaluera la possibilité de réaliser les interventions suivantes :

- Élargir les bandes multifonctionnelles pour en faire des sentiers polyvalents de 2,5 à 3 mètres de largeur avec zone tampon et bollards.
- Élargir des bandes cyclables en présence d'un trottoir.
- Surélever certains sentiers polyvalents dans les secteurs à haut débit de circulation.
- Prolonger le trottoir sur le chemin des Mas jusqu'à l'avenue Charleville.
- Ajouter un trottoir sur la rue des Grès entre la rue Notre-Dame et le pavillon Boréal.
- Poursuivre l'aménagement du sentier polyvalent sur la rue des Émeraudes.
- Aménager un trottoir du côté sud de l'avenue Royale entre la rue Montmorency et la rue Notre-Dame.
- Éclairer la piste cyclable du Domaine du boisé.



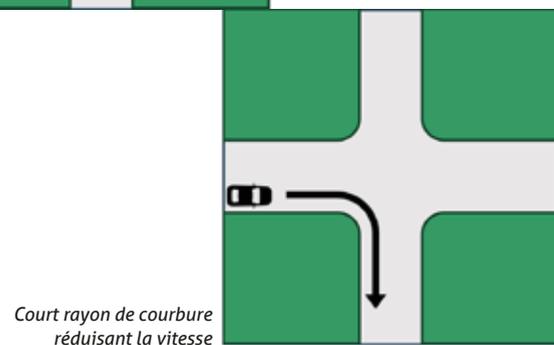
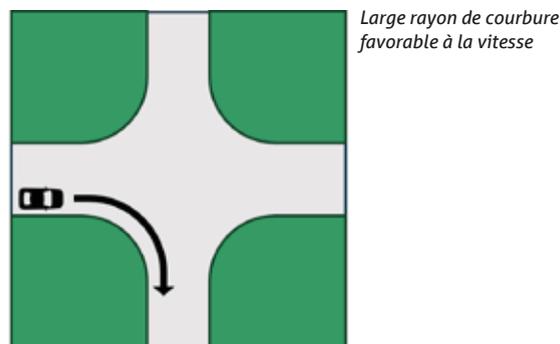
— Voies piétonnes et cyclables à sécuriser

OBJECTIF 04

SÉCURISER LES INTERSECTIONS

4.1. Diminuer les rayons de courbure

Plusieurs intersections considérées dangereuses par les citoyens de Boischatel ont de larges rayons de courbure qui induisent des vitesses de virage élevées des véhicules, limitent la visibilité des usagers du transport actif et augmentent la longueur de la traversée de ceux-ci. La Municipalité, grâce à des aménagements adaptés à leur contexte d'insertion, vise à réduire les rayons de courbure des intersections des rues collectrices à plus haut débit de circulation. La diminution des rayons de courbure peut-être réalisée de manière temporaire à l'aide de bollards.



4.2. Améliorer la visibilité des piétons

Aux intersections munies de trottoirs où des conflits avec les véhicules sont signalés, la Municipalité souhaite améliorer la visibilité des piétons. Elle s'assurera que les trottoirs offrent les abaissements nécessaires qui favorisent le contact visuel entre les piétons et les automobilistes. Des déviations verticales, comme les trottoirs traversants et les intersections surélevées, pourraient aussi être aménagées pour accroître la visibilité des piétons et réduire la vitesse des véhicules.



Trottoir traversant
Source : Piéton Québec, Faciliter la traversée de la rue

4.3. Effectuer une analyse détaillée des intersections stratégiques

Quelques intersections génèrent plus de conflits entre les usagers en raison des importants débits de circulation et de la présence générateurs de déplacements à proximité. La Municipalité souhaite effectuer une analyse détaillée de ces intersections (Royale/Bédard, Royale/Église, Église/Gravel et Église/Dugal) afin d'identifier les aménagements à réaliser pour sécuriser les usagers vulnérables et fluidifier la circulation automobile.

Pour sécuriser les intersections, la Municipalité évaluera la possibilité de réaliser les interventions suivantes :

- Installer des feux de circulation, des passages piétons surélevés et des abaissements de trottoir bien orientés aux intersections stratégiques.
- Diminuer les rayons de courbure aux intersections avec la rue Bourbeau (avenue Royale, rue Montmorency, rue des Grès),
- Diminuer les rayons de courbure à l'intersection de la rue Notre-Dame et de la rue des Dunes et ajouter un sens unique en direction est sur la Place du Delta.
- Aménager un trottoir traversant parallèle à l'avenue Royale à l'intersection de la rue Garneau et améliorer la visibilité du passage piéton traversant l'avenue Royale.
- En collaboration avec le MTQ, bonifier les traverses piétonnes du boulevard Saint-Anne en y ajoutant des îlots de refuges centraux et en réduisant les rayons de courbure.



OBJECTIF 05

RÉDUIRE L'IMPACT DES BARRIÈRES PHYSIQUES ET ANTHROPIQUES DU TERRITOIRE

5.1. Aménager des liens d'accès pour franchir certaines barrières naturelles

L'une des contraintes les plus importantes du territoire est la présence de fortes pentes. Actuellement, seule la côte de l'Église, qui n'est pas munie d'un trottoir, permet de relier le sud du territoire à l'avenue Royale. La rue Bédard, est le seul lien qui permet de relier le secteur nord-est de la municipalité à l'avenue Royale. Boischatel analysera la possibilité de créer de nouveaux liens d'accès en transport actif permettant de franchir efficacement et en sécurité ces fortes pentes, tout en offrant un panorama attractif.



Exemple d'un escalier permettant de franchir de fortes pentes, Cap-Blanc, Québec
Source : Jeangagnon, CC BY-SA 3.0 via Wikimedia Commons
(<https://creativecommons.org/licenses/by-sa/3.0>)

5.2. Bonifier et ajouter des raccourcis de transport actif entre les quartiers

Afin d'améliorer la connectivité des quartiers et l'accès aux services de transport collectif, la Municipalité pourra aménager des passerelles polyvalentes qui relieront les différents quartiers de Boischatel.



Accès à une passerelle polyvalente de la rue des Onyx

Pour réduire l'impact des barrières physiques et anthropiques du territoire, la Municipalité évaluera la possibilité de réaliser les aménagements suivants :

- Escalier à proximité de la côte de l'Église.
- Sentier polyvalent entre le chemin des Mas et l'avenue Royale.
- Sentier polyvalent reliant la rue des Onyx et la rue des Rochers.
- Sentier polyvalent reliant la rue de la Silice et la rue des Mélèzes.
- Sentier polyvalent reliant la rue du Péridot et la rue des Saphirs.
- Sentier polyvalent entre la rue des Grès et l'avenue Royale.
- Sentier polyvalent reliant le chemin des Mas et l'école Boréal.
- Prolongement du sentier polyvalent du Domaine du boisé jusqu'à la rue du Bassin.
- Sentier polyvalent entre le secteur des Trois-Saults et le secteur des Topazes.



OBJECTIF 06

POUR SUIVRE LA MISE EN PLACE DE MESURES DE MODÉRATION DE LA CIRCULATION

6.1. Poursuivre l'uniformisation des limites de vitesse

Les limites de vitesse pourraient être diminuées à 40 km/h sur certaines rues ou portions de rues collectrices résidentielles du territoire (des Saphirs, des Dunes, Notre-Dame et Bourbeau) ou sur l'avenue Royale dans le noyau urbain. Cette réduction est aussi cohérente avec l'ensemble des réaménagements qui seront effectués sur ces axes.

6.2. Restreindre la circulation de transit dans les rues locales

Certaines rues locales sont utilisées comme raccourcis ou voies de contournement par les automobilistes. De plus, le réaménagement de la rue Bourbeau reconfigurera le réseau de collectrices dans ce secteur dans le but de canaliser la circulation de transit sur cette voie. Pour maximiser l'effet recherché de ce réaménagement et décourager la



Chicane, option 1 | Source : Piéton Québec

circulation de transit dans les autres rues touchées, Boischatel aménagera des mesures complémentaires selon le contexte : chicanes, sens unique, restriction de camionnage, absence de ligne axiale, bollards latéraux et centraux et radars pédagogiques. Ces mesures devront tenir compte des contraintes associées au déneigement et aux véhicules lourds.

6.3. Ajouter des aménagements complémentaires, au besoin

L'ensemble des actions proposées dans cet axe aura un impact significatif sur les vitesses pratiquées sur les principales voies de circulation du territoire de Boischatel. Des aménagements complémentaires tels les bollards et les radars pédagogiques seront déplacés ou ajoutés dans les points qui demeureraient problématiques. Des aménagements permanents seront aussi envisagés si les enjeux de vitesse et de transit persistent.



Chicane, option 2 | Source : Piéton Québec

Pour modérer la circulation, la Municipalité évaluera la possibilité d'effectuer les aménagements suivants :

- Supprimer le lignage axial sur les rues locales (des Grès, des Prismes, des Onyx et des Émeraudes).
- Installer des équipements légers de modération de la circulation (bollards, radars pédagogiques) sur les rues des Prismes, de la Rivière, Vézina et des Rochers.
- Fermer la rue des Prismes entre la rue des Turquoises et la rue des Saphirs et y aménager un sentier polyvalent.
- Aménager des chicanes ou permettre le stationnement sur la rue Montmorency.
- Installer des équipements légers de modération de la circulation après l'évaluation de l'impact des aménagements d'infrastructures.



Mesures de modération de la circulation

OBJECTIF 07

AMÉLIORER L'ATTRACTIVITÉ DES SERVICES DE TRANSPORT COLLECTIF LOCAUX

7.1. Améliorer la visibilité des services de transport collectif sur les plateformes de planification d'itinéraires

Des plateformes numériques permettent aux citoyens de mieux connaître les services de transport collectif qui leur sont offerts, de planifier leurs trajets et de suivre les véhicules. Ces fonctionnalités favorisent l'usage des services et la Municipalité vise à les bonifier en :

- Rendant disponibles à Google Map les GTFS des services de PLUmobile, incluant les parcours de Boischatel;
- Intégrant le suivi en temps réel de ZenBus à l'ensemble des services sans réservation de PLUmobile;
- Rendant disponibles les services de Boischatel dans la solution numérique de guichet unique de la mobilité du RTC pour l'ensemble des services de la communauté métropolitaine de Québec.

7.2. Améliorer les correspondances entre les services locaux et les services régionaux

Pour encourager ses citoyens à utiliser le transport collectif lors des déplacements pour le travail ou les études, la Municipalité s'assurera de faciliter les correspondances, plus particulièrement en :

- Harmonisant les départs des parcours locaux avec les départs des parcours express (250, 350 et 550) du RTC;
- Harmonisant les départs des parcours locaux avec les parcours intermunicipaux offerts par PLUmobile pour La Côte-de-Beaupré;
- Évaluant la possibilité de mettre en place des stationnements incitatifs à proximité des parcours de transport collectif.

7.3. Prévoir l'extension des services dans les nouveaux développements de la municipalité

L'usage du transport collectif est influencé par l'efficacité de la desserte et la capacité des citoyens d'accéder aux arrêts. Les nouveaux développements de la municipalité seront conçus afin de privilégier l'usage du transport collectif :

- Trame orthogonale favorisant les trajets directs;
- Proximité des générateurs de déplacements favorisant les trajets rapides;
- Perméabilité des quartiers favorisant l'accès aux arrêts en transport actif.



OBJECTIF 08

ASSURER DES DÉPLACEMENTS EN TRANSPORT COLLECTIF ET ACTIF ATTRACTIFS ET SÉCURITAIRES EN TOUT TEMPS

8.1. Prioriser le déneigement des infrastructures de transport actif et de transport collectif

Dans l'objectif de faciliter les déplacements actifs et collectifs, la Municipalité définira avec précision la priorité de déneigement du réseau routier, mais aussi des sentiers polyvalents et des arrêts de transport collectif. Ces priorités de déneigement seront publicisées aux citoyens.

8.2. Augmenter le nombre de kilomètres du réseau piétonnier disponible en hiver

Déjà sensibilisée à l'importance du déneigement des infrastructures piétonnes, la Municipalité vise à maintenir ses efforts pour améliorer les conditions de marche hivernale sur tout son réseau, qu'il soit sur rue ou hors rue.

8.3. Effectuer un entretien régulier des réseaux de transport actif

Afin d'assurer une utilisation sécuritaire du réseau de transport actif, particulièrement pour les usagers du vélo, la Municipalité effectuera régulièrement le balayage et le ramassage des débris sur les pistes multifonctionnelles. Au printemps, le nettoyage du réseau de transport actif sera amorcé dès que les conditions le permettent. Les citoyens seront informés de la tenue des opérations de balayage.

OBJECTIF 09

ÉLABORER DES OUTILS DE COMMUNICATION ET FAVORISER L'ENGAGEMENT DES CITOYENS

9.1. Réaliser un plan de communication sur la sécurité routière à Boischatel

Boischatel se dotera d'un plan de communication prévoyant des activités, du matériel et des moyens de diffuser l'information aux différents utilisateurs de la route. Les objectifs de ce plan sont :

- Faire connaître la SCSR et les actions entreprises par la Municipalité durant son déploiement;
- Sensibiliser les utilisateurs de la route aux bienfaits des changements apportés sur le réseau routier;
- Promouvoir les comportements attendus :

Attention : Aux distractions de toutes sortes

Visibilité : Bien voir et se faire voir (angles morts)

Respect : Du code de la route, des autres usagers et du cadre de vie

Prudence : Anticipation des écueils, prise en compte des usagers vulnérables

Quiétude : Tranquillité d'esprit, lenteur et patience pour un milieu de vie agréable

- Faire connaître les lieux problématiques pour la sécurité routière sur le territoire;
- Encourager les changements de comportements sur la route et les habitudes de mobilité sur le territoire. Différents outils de promotion et de communication seront utilisés :
- Identité visuelle et slogan de la sécurité routière dans Boischatel;
- Chronique sécurité routière dans le Boischatelois;
- Capsule de sécurité routière sur les tableaux numériques de la Municipalité;
- Affichage aux lieux problématiques;
- Vidéos et infographies sur les réseaux sociaux.

9.2. Publier les données associées aux mesures entreprises sous forme de tableau de bord

Boischatel publiera annuellement l'avancement des actions de la SCSR.

9.3. Pérenniser et élargir le comité consultatif de sécurité routière

Plusieurs actions en lien avec la sécurité routière demandent des collaborations avec d'autres instances et des acteurs clés. Pour mener à bien l'atteinte des objectifs de la SCSR, Boischatel maintiendra actif le comité de sécurité routière. Sa composition et son mandat seront élargis : Composition initiale : 3 élus, 3 citoyens, 1 responsable de l'aménagement du territoire, 1 responsable des communications | Ajout : 1 responsable des travaux publics, 1 représentant du conseil d'établissement de l'école et 1 représentant de la SQ.

Mandat élargi :

- Contribuer au suivi de la SCSR;
- Agir comme ambassadeur de la SCSR et soutenir les activités prévues au plan de communication;
- Agir comme groupe consultatif en matière de sécurité routière.

OBJECTIF 10

FAIRE PREUVE D'EXEMPLARITÉ EN MATIÈRE DE SÉCURITÉ ROUTIÈRE

10.1. Diffuser publiquement les mesures de mitigation lors de travaux routiers

Lors de chantiers, événements ou toute autre entrave du réseau de transport actif, des liens piétonniers et cyclables temporaires sont établis, dans la mesure du possible, afin de maintenir le corridor de circulation des piétons et des vélos. Ces corridors sont aussi directs que possible et des barrières de séparation protègent les usagers du transport actif de la circulation et de l'entrave elle-même. Lors de la réalisation de travaux, la Municipalité diffusera les mesures de mitigation en place pour les usagers du transport actif.

10.2. Assurer l'exemplarité dans les comportements routiers dans l'utilisation des véhicules municipaux

La Municipalité prendra des mesures pour que ses employés adoptent une conduite sécuritaire lors de l'utilisation des véhicules en s'assurant qu'ils :

- Soient formés et certifiés;
- Respectent des normes de conduite responsable;
- Rapportent les incidents liés à la sécurité routière.

Elle marquera aussi ses véhicules municipaux selon l'image visuelle développée pour favoriser la sécurité routière auprès de ses citoyens.

EXEMPLES D'OUTILS DE SENSIBILISATION ET DE COMMUNICATION

Attention



Distraction au volant | CAA-Québec

Visibilité



Avoir su. Avoir vu. | Piétons Québec

Prudence



Une campagne adaptée aux réalités de l'hiver québécois | ACMQ

Quiétude



Tout doux dans nos rues | Ville de Laval

OBJECTIF 11

DÉCOURAGER LES COMPORTEMENTS DÉFAVORABLES À LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE

11.1. Intensifier les interventions policières sur les artères collectrices et les zones scolaires

En partenariat avec la SQ, la Municipalité vise à prioriser les interventions policières dans les zones identifiées comme étant les plus problématiques en termes de vitesse excessive : Notre-Dame, des Mas, des Rochers, Royale, des Saphirs, de l'Église et Dugal.

MUNICIPALITÉ DE BOISCHATEL

45, rue Bédard, Boischatel (Québec) G0A 1H0

boischatel.ca | 418 822 4500



Boischatel
De nature exceptionnelle