

CTE-024M

C.P. PL 48

Loi modifiant principalement  
le Code de la sécurité routière



centre  
d'écologie  
urbaine

## Mémoire du Centre d'écologie urbaine

dans le cadre des consultations particulières et auditions  
publiques sur le projet de loi n°48, *Loi modifiant principalement  
le Code de la sécurité routière*

Présenté à la Commission des transports et de l'environnement  
de l'Assemblée nationale

8 février 2024

**pour des villes  
à échelle humaine.**

## À propos du Centre d'écologie urbaine

OBNL créé en 1996 par des citoyen·nes engagé·es à transformer leur communauté, le Centre propose des pratiques et politiques pour des villes écologiques, démocratiques et en santé. Il développe le pouvoir et les capacités d'agir ensemble des citoyen·nes, des communautés et des municipalités du Québec, pour créer des villes durables à échelle humaine, résolument engagées dans la transition socioécologique. Le Centre collabore avec les communautés et les municipalités de partout au Québec, et prend part à des partenariats nationaux et internationaux.

Le Centre d'écologie urbaine promeut une vision de la ville qui place l'être humain au cœur des décisions qui façonnent durablement le territoire, à travers la création de milieux de vie résilients qui offrent des parcs et espaces publics à échelle humaine connectés à des quartiers complets et permettant une mobilité sobre en carbone ainsi que l'accès à des espaces naturalisés. Cette ville à l'échelle de l'humain garantit la participation individuelle et collective aux décisions sur l'avenir viable de ces milieux de vie.

Depuis sa création, le Centre est un organisme indépendant et un acteur engagé dans la transition socioécologique, qui a permis à des milliers de personnes et d'organisations d'agir pour des villes écologiques, démocratiques et en santé. À travers quatre stratégies d'action, le Centre expérimente, innove et développe des connaissances et des pratiques; partage des connaissances et outille pour passer à l'action; conçoit, réalise et soutient; inspire, sensibilise et fait valoir.

Le Centre considère les rues comme des espaces publics qui façonnent les villes et les milieux de vie, ce qui rend nécessaire de revoir le partage de l'espace urbain de manière plus équitable. C'est pourquoi le Centre se donne la mission de contribuer à accroître les capacités des communautés et des municipalités à innover dans la planification et la transformation de l'espace public pour permettre à tous et à toutes, peu importe l'âge ou la condition physique, de se déplacer dans des villes qui favorisent une mobilité autonome et plus sobre en carbone. À cet effet, le Centre est porteur de nombreux projets innovants qui inspirent, sensibilisent et font valoir les besoins des usagères et usagers vulnérables. Il est notamment l'initiateur des rues-écoles au Québec, des interventions qui consistent à créer un environnement convivial et sécuritaire aux abords des écoles, afin d'encourager la mobilité indépendante et active des enfants ainsi que le jeu libre. Il développe également le concept de la zone santé, qui, par une démarche multiacteurs et multidisciplinaire, vise à réaménager les abords des installations de santé pour favoriser le vieillissement actif. Depuis plus de 15 ans, le Centre a aussi développé une expertise autour des rues conviviales et des études de la vie dans l'espace public. Cette expérience lui confère une compréhension approfondie des enjeux de sécurité liés à la cohabitation des différents usages dans les rues et espaces publics du Québec.

## Considérations générales

Le Centre d'écologie urbaine accueille favorablement les avancées que le projet de loi n° 48 apportera au Code de la sécurité routière. Ce projet de loi est une étape significative dans la mise en œuvre du Plan d'action en sécurité routière 2023-2028. Le Centre d'écologie urbaine salue d'ailleurs l'engagement rapide et proactif de la Ministre envers la sécurité routière.

Le Plan d'action en sécurité routière 2023-2028 constitue une assise forte pour la création de rues et d'espaces publics plus accessibles, inclusifs et sécuritaires pour toutes et tous. Le changement législatif au Code de la sécurité routière est un levier essentiel pour que le Québec se donne les moyens de ses ambitions, autant pour renverser la tendance au plan du bilan routier chez les usagères et usagers vulnérables que pour créer des milieux de vie conviviaux.

Le gouvernement fait un pas dans la bonne direction avec plusieurs mesures du projet de loi : l'harmonisation des amendes pour le non-respect de la priorité piétonne, l'obligation d'aménager la zone scolaire de façon sécuritaire, l'ajout du mécanisme de sanctions administratives pécuniaires pour des infractions constatées par un système de détection et l'instauration du 30 km/h en zone scolaire en sont des exemples. Le projet de loi peut aller plus loin pour assurer une cohabitation sécuritaire des usagères et usagers vulnérables. Le Centre d'écologie urbaine propose de modifier et d'introduire des mesures au projet de loi 48 pour assurer une mise en place plus efficace et rapide des priorités d'intervention du Plan d'action en sécurité routière 2023-2028.

## Recommandations

### 1. Sécuriser les périmètres urbains par une réduction de la vitesse maximale autorisée

La vitesse maximale autorisée de base à l'intérieur d'un périmètre urbain est actuellement fixée à 50 km/h par le ministère des Transports et de la Mobilité durable du Québec, via le Code de la sécurité routière par l'article 328. Le Centre d'écologie urbaine propose d'abaisser cette norme sur la vitesse de base de référence à l'intérieur d'un périmètre urbain à 30 km/h. Cette norme est celle recommandée par l'Organisation mondiale de la santé (2021) afin de garantir des rues sécuritaires pour toute la population dans les zones urbaines caractérisées par la présence et la diversité d'usagers de la route.

Les études scientifiques soulignent de manière concluante et factuelle que la vitesse élevée sur les routes accroît significativement le risque de collisions et leur gravité, mettant ainsi en péril la sécurité des usagères et usagers. Il est démontré qu'au-delà de 30 km/h, il devient impossible de garantir une cohabitation sûre entre les véhicules et les usagères et usagers plus vulnérables, notamment les piétonnes et piétons.

Au-delà d'envoyer un signal fort à la population sur l'importance de la vitesse pour assurer une sécurité dans les milieux urbanisés, agir à l'échelle du Code de la sécurité routière en

légiférant sur cet abaissement de la vitesse maximale autorisée permettra d'influencer la conception des routes. La conception des aménagements devra alors s'adapter à ce changement de vitesse de référence, notamment par la réduction de la largeur des voies de circulation ou encore par des mesures visant à apaiser plus drastiquement la circulation. Dans le cas d'une limite de vitesse déterminée supérieure à celle de référence, la ou le gestionnaire devrait alors s'assurer de prévoir un aménagement qui permet la sécurité de toutes les usagères et de tous les usagers de la route - pensons par exemple à des feux ou encore des trottoirs permettant la protection des plus vulnérables. Cet abaissement permettra de justifier l'ajustement des normes de conception des rues selon une vitesse de référence ; des normes ajustées devront donc être établies, notamment dans le Guide de conception des aménagements routiers en milieu municipal du ministère des Transports et de la Mobilité durable. Ces paramètres faciliteront et guideront les gestionnaires du réseau routier, tant du réseau municipal que du réseau supérieur sous la responsabilité du ministère des Transports et de la Mobilité durable, à configurer les rues pour qu'elles deviennent plus sécuritaires, inclusives et accessibles à toutes et tous. Cet abaissement vient aussi appuyer de nombreuses municipalités qui s'activent pour diminuer la vitesse sur leur territoire en facilitant l'application par la mise en œuvre d'une vitesse « par défaut » de 30 km/h. Ce changement législatif porteur permettrait un changement significatif pour concrétiser l'adoption de l'approche Vision zéro par le gouvernement du Québec.

**Recommandation :** Modifier le Code de la sécurité routière, et ses articles conséquents, afin de prescrire à 30 km/h la vitesse maximale autorisée en agglomération.

## 2. Appliquer les principes de la zone scolaire aux installations de santé

Le Centre d'écologie urbaine salue le renforcement des mesures dans les zones scolaires apportées par le projet de loi n° 48. Ce sont évidemment des lieux névralgiques et achalandés qui sont fréquentés par des usagères et usagers vulnérables ; consolider leur formalisation en tant que lieux prioritaires à sécuriser est plus qu'essentiel pour garantir des abords d'écoles sécuritaires. Toutefois, un groupe important d'usagères et d'usagers vulnérables doit aussi faire l'objet de l'attention du législateur si l'on veut inverser la tendance du bilan routier : les personnes âgées. Comme le rappelle le Plan d'action en sécurité routière 2023-2028, cette population est surreprésentée dans le nombre de décès piétons au Québec (45% du total des piétonnes et piétons décédés pour la période 2018-2022). Il est donc impératif de revoir les aménagements présents dans les milieux de vie et de les rendre plus adaptés aux besoins des personnes âgées.

Pour soutenir plus fortement les priorités du Plan d'action en sécurité routière 2023-2028, notamment celles liées aux aménagements sécuritaires pour les piétonnes et piétons âgés, le Centre d'écologie urbaine propose de s'inspirer des critères du Code de la sécurité routière prévus pour les zones scolaires afin de sécuriser les abords des installations de santé et de services sociaux et les déplacements des usagères et usagers vulnérables. Cela se traduirait par la création de milieux de vie plus inclusifs et sécuritaires à travers le Québec et par des

aménagements sécuritaires pour les piétonnes et piétons aîné-es dans leurs trajets quotidiens.

Comme les établissements scolaires, les installations de santé et de services sociaux sont d'importantes génératrices de déplacements, notamment pour les personnes aînées (plus de 1500 installations publiques à travers le Québec) et celles-ci sont souvent situées dans les périmètres urbains. Sachant que 75 % des personnes aînées présentent des problèmes de santé à long terme (ISQ, 2013), l'accès à ces installations est une condition essentielle au maintien de leur qualité de vie. Or, les aménagements routiers y sont souvent peu adaptés à leurs besoins et à leurs limitations physico-cognitives, faisant de cette population la plus vulnérable face aux collisions.

De plus, la situation démographique du Québec fait en sorte que 26% de la population sera âgée de 65 ans et plus d'ici 2041 (ISQ, 2023). Dans ce contexte, le maintien à domicile des personnes aînées deviendra une approche nécessaire dans la prestation de soins et de services de santé autant qu'un choix de vie pour de nombreuses personnes, privilégiant ainsi un vieillissement actif et autonome. Cela aura pour effet d'augmenter la fréquentation des installations de santé et de services sociaux et les déplacements vers celles-ci. Cela met aussi de l'avant que les milieux de vie sont souvent peu ou mal aménagés en fonction du vieillissement actif : par exemple, de nombreuses installations sont situées sur des artères ou dans des milieux peu favorables à la mobilité active. De nombreuses politiques et plans d'action gouvernementaux souhaitent favoriser le vieillissement actif de la population. Les installations de santé et de services sociaux peuvent avoir un rôle contributif à la santé et à la sécurité de leur communauté. Pour cela, la sécurisation des milieux de vie pour les usagères et usagers vulnérables et les personnes aînées qui se déplacent à pied est essentielle. Le Plan d'action en sécurité 2023-2028 va aussi en ce sens.

**Recommandation:** Introduire un article qui permettrait la création de zones santé<sup>1</sup> aux abords des installations du réseau de la santé et des services sociaux, tels que définis par la Loi sur les services de santé et les services sociaux (RLRQ, chapitre S-4.2), dont les paramètres pourraient être définis par règlements à l'image de la zone scolaire.

### 3. Sécuriser le cheminement vers l'école

#### 3.1 Étendre l'exigence de sécurisation des zones scolaires aux corridors scolaires

Nous saluons l'obligation introduite par le projet de loi d'aménager la zone scolaire de façon sécuritaire. L'implantation de cette mesure dans les zones scolaires est une bonne avancée, mais considérant que moins de 14% des enfants blessés et seulement 5% des enfants décédés

---

<sup>1</sup> Pour plus d'information sur les principes de la zone santé, tels que proposés par le Centre d'écologie urbaine, voir ici : [zone-sante.ca](https://www.ceu.ca/zone-sante).

se trouvaient dans un environnement scolaire entre 2011 et 2020 (Piétons Québec, 2024), il est essentiel d'agir sur l'ensemble de leur cheminement.

Le Centre joint sa voix à celle d'autres organisations pour demander que l'exigence d'aménager la zone scolaire introduite par cet article du projet de loi soit étendue aux corridors scolaires, comme s'y est engagé le ministère des Transports et de la Mobilité durable par la mesure 2.1 du Plan d'action en sécurité routière 2023-2028. De même, de par le rôle central des établissements scolaires dans leur milieu de vie, l'application de la zone scolaire en tout temps (24 h sur 24h/365 jours par année) pourrait être intégrée au présent projet de loi.

**Recommandation :** Étendre aux corridors scolaires l'exigence d'aménager sécuritairement la zone scolaire.

**Recommandation :** Appliquer la zone scolaire 24 heures par jour, 7 jours par semaine, 365 jours par année.

### 3.2 Faciliter l'implantation de rues-écoles

La rue-école désigne une rue aux abords immédiats d'une école, fermée à la circulation automobile de manière temporaire aux horaires d'arrivée et de départ des enfants. Le Centre d'écologie urbaine, en collaboration avec l'École de santé publique de l'Université de Montréal (ESPUM), a initié au Québec les premiers projets de rue-école qui ont comme objectifs de sécuriser les abords des écoles et de favoriser la mobilité indépendante des enfants. De ces expériences et sur la base des meilleures pratiques, le Centre a développé plusieurs guides et outils.

Les premiers résultats des recherches menées avec l'ESPUM démontrent qu'en plus d'un transfert modal se situant autour de 8%, une hausse marquée de la mobilité indépendante des enfants vers l'école se situant en moyenne autour de 20% a été observée tout au long de l'année scolaire. La rue-école a aussi contribué à une diminution importante des comportements dangereux observés aux abords de l'école. Également, les parties prenantes impliquées et les parents estiment en grande majorité que l'aspect sécuritaire de la rue-école est une réussite.

La rue-école a le potentiel d'agir sur la réduction de l'usage de la voiture; cette réduction est un excellent moyen de réduire à la source l'insécurité routière. L'insécurité routière est la principale raison invoquée par les parents pour choisir les déplacements motorisés vers l'école, contribuant au cycle d'insécurité.

Certaines municipalités, comme Montréal, Québec et Saint-Sauveur, commencent à intégrer la rue-école dans des politiques locales de déplacement ou expérimentent sur la base de projets pilotes ou ponctuels. Parallèlement, des groupes de parents expérimentent la mise en place d'initiatives de rues-école dans leurs milieux. Nous voyons ainsi apparaître des rues-écoles

citoyennes notamment dans les arrondissements de Rosemont-La Petite-Patrie et du Sud-Ouest (secteur Ville-Émard) à Montréal, à Gatineau et à Québec.

La rue-école est inscrite au Plan d'action en sécurité routière 2023-2028 comme une intervention permettant de sécuriser les déplacements vers l'école, mais ces pratiques sont encore novatrices, développées de manière variable et peu documentées au plan réglementaire et des aménagements. Les apprentissages issus des expériences faites au Québec indiquent que les villes ont besoin d'appui sur le processus, le cadre réglementaire et la conception des interventions pour aller plus loin que l'intervention temporaire.

La rue-école peut faire partie du coffre à outils pour aménager la zone scolaire de façon sécuritaire introduite par le projet de loi. Elle ne soustrait toutefois pas l'obligation de sécuriser les déplacements des enfants lors de leur trajet école-domicile, d'où la recommandation précédente du Centre. Afin de mettre en œuvre les actions du Plan d'action en sécurité routière 2023-2028 en encourageant le déploiement de rues-écoles, le ministère des Transports et de la Mobilité durable gagnerait à intégrer ces pratiques dans le guide *Redécouvrir le chemin de l'école*.

Actuellement, la rue-école est autorisée selon deux mécanismes principaux : la voie événementielle et la voie réglementaire. La voie événementielle permet d'édicter une ordonnance par le conseil municipal pour la programmation d'un événement public de rue-école. La voie réglementaire se base sur la compétence reconnue aux municipalités de permettre « le jeu libre sur un chemin public dont la gestion lui incombe » (Code de la sécurité routière du Québec, article 500.2 et article 626, paragraphes 5 et 18). La rue-école au plan réglementaire trouverait actuellement sa voie de passage via le jeu libre et les dispositions au CSR. Or, jusqu'à maintenant, aucune municipalité ou arrondissement n'ont adopté la voie réglementaire pour mettre en place une rue-école. Cette situation confine la rue-école à une autorisation événementielle, et illustre le besoin de clarifier et de faciliter la mise en œuvre d'un cadre réglementaire autorisant de telles interventions au Québec.

La rue partagée et la vélorue ont été incluses récemment au CSR (Chapitre V.1 Dispositions particulières relatives aux rues partagées et aux vélorues). L'article 496 énonce les critères et paramètres relatifs à cette compétence municipale. Cependant, bien que la rue-école permette un partage de la chaussée, les critères de l'article 496 s'y appliquent difficilement. De même, la rue piétonne, bien que déployée dans de nombreuses municipalités et faisant partie des habitudes d'une grande partie de la population, n'est pas considérée comme un « chemin public » et n'est pas définie au Code de la sécurité routière.

À court terme, le Centre d'écologie urbaine recommande que le concept de rue piétonne soit introduit au Code de la sécurité routière. Cela refléterait les pratiques en cours et permettrait de clarifier les usages permis et d'encadrer les comportements, et de préciser les aménagements et la signalisation sur ce type de voie publique. Cela permettrait également d'expérimenter la rue-école via cette voie réglementaire.

À moyen terme, le Centre d'écologie urbaine recommande de multiplier les projets pilotes vers des rues-écoles permanentes, de documenter et de préciser les mécanismes d'implantation, notamment sur les voies réglementaires les plus adéquates et les normes d'aménagement selon différents contextes urbains. Sur cette base, la rue-école pourrait éventuellement être introduite au Code de la sécurité routière et que celui-ci y soit applicable.

**Recommandation :** Introduire le concept de rue piétonne au Code de la sécurité routière.

**Recommandation :** Documenter davantage les projets de rue-école dans les municipalités et, sur cette base, évaluer la possibilité d'introduire le concept de rue-école au Code de la sécurité routière.



Crédits : Centre d'écologie urbaine. Intervention de rue-école aux abords d'une école primaire dans l'arrondissement de Rosemont-La Petite-Patrie, Montréal (2022).

## Conclusion

Le Centre d'écologie urbaine salue les avancées que le projet de loi n° 48 apportera au Code de la sécurité routière. Toutefois, il considère que des modifications supplémentaires sont nécessaires pour atteindre les ambitions du Plan de sécurité routière 2023-2028 et pour créer des milieux de vie encore plus sécuritaires et inclusifs. Afin d'appuyer cette réflexion, le Centre se tient à disposition pour partager ses expériences et expertises.

## Références citées

Institut de la statistique du Québec (2013). [Enquête québécoise sur les limitations d'activités, les maladies chroniques et le vieillissement 2010-2011](#). *Gouvernement du Québec*.

Institut de la statistique du Québec (2023). [Portrait des personnes âgées au Québec](#). *Gouvernement du Québec*.

Organisation mondiale de la santé. (2021, Octobre). [Plan mondial pour la décennie d'action pour la sécurité routière 2021-2030](#). *Organisation des Nations unies*.

Piétons Québec (2024). [Un pas nécessaire pour la sécurité piétonne au Québec](#).

## Pour aller plus loin

Changer les règles du jeu, visitez le site internet : <https://www.changerlesreglesdujeu.ca/fr/>

Centre d'écologie urbaine (2021). [Rues-école et rues ludiques : petit guide pour passer à l'action](#). *Centre d'écologie urbaine*.

Zone santé, visitez le site internet : <https://www.zone-sante.ca/fr/>

Frohlich, K., Aliyas, Z., Bakkali, F, Clément, C. (2023). Case studies of School Streets in Montreal, QC. *École de santé publique de l'Université de Montréal*.

Lewis, P. & Torres, J. (2010). Les parents et les déplacements entre la maison et l'école primaire : quelle place pour l'enfant dans la ville? *Enfances, Familles, Générations*, (12), 44-64. <https://doi.org/10.7202/044392ar>