

Fiche technique

Le problème : La zone scolaire insuffisante pour protéger les enfants

- Définition actuelle : Une zone scolaire est toute partie d'un chemin public qui longe les limites du terrain d'un établissement offrant un service d'enseignement primaire ou secondaire (+ max 50 m en milieu urbain et 100 m en milieu rural). ([Gouvernement du Québec](#)) ([Règlement encadrant l'établissement des zones scolaires et définissant la période scolaire](#))
 - 95% des décès d'enfants et 86% des blessures surviennent hors de la zone scolaire (Analyse des données des bilans routiers de 2011 à 2020 de la SAAQ)
 - Mesure 2.1 du Plan d'action en sécurité routière 2023-2028 :
 - ◆ Rendre obligatoire l'aménagement sécuritaire des zones et des corridors scolaires, notamment par la prise en compte du guide d'application élaboré par la ministre des Transports et de la Mobilité durable. ([Plan d'action en sécurité routière 2023-2028, Gouvernement du Québec](#))
 - ◆ Aucune mention des corridors scolaires dans le projet de loi no 48
- Article 52 du projet de loi prévoit seulement l'aménagement de la zone scolaire:
52. L'article 294.0.1 de ce code est modifié par l'ajout, à la fin, de l'alinéa suivant :
- « En outre, la personne responsable de l'entretien d'un chemin public est tenue d'aménager de façon sécuritaire la zone scolaire, notamment en tenant compte du guide d'application élaboré par le ministre des Transports en semblable matière. ».

Les solutions possibles

Abaisser la limite de vitesse par défaut à 30 km/h

- Explications de la proposition:

Actuellement, au Québec, il existe une vitesse par défaut. C'est-à-dire qu'en l'absence d'un panneau indiquant une autre vitesse, c'est la vitesse qui s'applique. Présentement fixée à 50 km/h en agglomération, cette vitesse de 50 km/h n'est pas compatible avec une cohabitation sécuritaire sur la route.

C'est pourquoi nous recommandons que cette vitesse par défaut soit abaissée à 30 km/h, c'est-à-dire que cette vitesse devienne le point de référence en l'absence d'une signalisation contraire. Cela ne viendrait pas toucher à l'autonomie d'une municipalité de déterminer une limite de vitesse différente sur certaines de ses rues, par exemple de fixer la limite à 50 km/h sur les artères importantes. Ce changement porteur aurait cependant un impact sur la norme sociale et sur la perception populaire de la vitesse acceptable à adopter en milieux bâtis, ainsi que sur la conception des rues.

Détails de la proposition: <https://www.pietons.quebec/billet/2024/30-kmh-partout-en-ville>

- Les probabilités de survie pour une personne qui se déplace à pied en cas de collision :
 - ◆ À 50 km/h : 25%
 - ◆ À 30 km/h : 90%
([Gestion de la vitesse sur le réseau routier municipal en milieu urbain, Transport Québec](#))
- Selon l'Organisation mondiale de la santé (OMS) :
 - ◆ Dans les zones urbaines à forte densité de population, de solides données factuelles montrent que même lorsque les routes et les véhicules sont bien conçus, il est impossible de garantir la sécurité de tous les usagers de la route lorsque les vitesses excèdent 30 km/h, vitesse dont on sait qu'elle est sûre. C'est la raison pour laquelle dans les zones urbaines caractérisées par le mélange prévisible type d'usagers de la route (voitures, cyclistes, motocyclistes et piétons), la vitesse doit être limitée à 30 km/h à moins que de solides données probantes permettent d'envisager des limites de vitesse supérieures ([Plan mondial pour la décennie d'action pour la sécurité routière 2021-2030, Organisation mondiale de la santé](#))

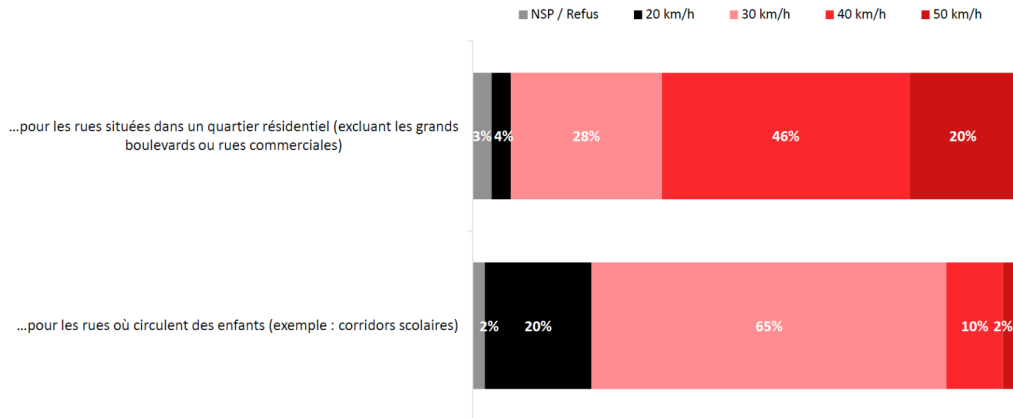
Protéger l'ensemble du cheminement des enfants au-delà des zones scolaires

- Il existe déjà des exigences d'aménagement sécuritaire pour les rues partagées et les vélorues ([Article 496.2, Code de la sécurité routière](#))
 - ◆ Le projet de loi no 48 vient ajouter la zone scolaire dans les exigences:
En outre, la personne responsable de l'entretien d'un chemin public est tenue d'aménager de façon sécuritaire la zone scolaire, notamment en tenant compte du guide d'application élaboré par le ministre des Transports en semblable matière. ([Article 52 du Projet de loi no 48](#))
 - Au sens de la loi, « la personne responsable » est généralement soit le ministère des Transports et de la Mobilité durable, pour les routes sous sa gestion, ou les municipalités pour les routes locales.
 - ◆ Absence de mention du corridor scolaire malgré que le Plan d'action en sécurité routière 2023-2028 le prévoyait:
2.1 Rendre obligatoire l'aménagement sécuritaire des zones et des corridors scolaires, notamment par la prise en compte du guide d'application élaboré par la ministre des Transports et de la Mobilité durable. ([Plan d'action en sécurité routière 2023-2028, Gouvernement du Québec](#))

Résultats du sondage et méthodologie :



LIMITE DE VITESSE ACCEPTABLE (1/2)



Q1. Selon vous, quelle serait la limite de vitesse acceptable...
Base : Tous les répondants (n=1 004)



LIMITE DE VITESSE ACCEPTABLE (2/2)

Pour les rues situées dans un quartier résidentiel (excluant les grands boulevards ou rues commerciales)

	TOTAL	RÉGION			PARENT D'ENFANT	
		MTL RMR	QC RMR	Autre	Oui	Non
n=	1 004	403	300	301	302	698
20 km/h	4%	5%	2%	2%	2%	4%
30 km/h	28%	32%	37%	21%	32%	27%
40 km/h	46%	47%	37%	46%	50%	44%
50 km/h	20%	12%	22%	29%	15%	21%
NSP / Refus	3%	4%	1%	4%	1%	4%

Pour les rues où circulent des enfants (exemple : corridors scolaires)

	TOTAL	RÉGION			PARENT D'ENFANT	
		MTL RMR	QC RMR	Autre	Oui	Non
n=	1 004	403	300	301	302	698
20 km/h	20%	24%	15%	16%	20%	20%
30 km/h	65%	60%	71%	70%	67%	65%
40 km/h	10%	10%	11%	11%	9%	11%
50 km/h	2%	3%	2%	2%	3%	2%
NSP / Refus	2%	3%	1%	1%	1%	3%

Q1. Selon vous, quelle serait la limite de vitesse acceptable...
Base : Tous les répondants (n=1 004)

MÉTHODOLOGIE

Piétons Québec a mandaté Léger afin de sonder l'opinion des Québécois(e)s au sujet de leurs perceptions quant aux limites de vitesse acceptables dans les zones où circulent des enfants et dans les quartiers résidentiels, excluant les grands boulevards et les rues commerciales.

MÉTHODE Un **sondage Web** a été réalisé auprès de 1 004 Québécois(e)s pouvant s'exprimer en français ou en anglais.

QUAND ? Les données ont été collectées du **23 au 25 février 2024**.

MARGE D'ERREUR Il n'est pas possible de calculer une marge d'erreur sur un échantillon tiré d'un panel, mais à titre comparatif, la marge d'erreur maximale pour un échantillon de 1 004 répondant.es est de $\pm 3,1\%$, et ce 19 fois sur 20.

PONDÉRATION Les résultats ont été pondérés **en fonction du sexe, de l'âge, de la langue maternelle, de la région, du niveau de scolarité, de la présence d'enfants dans le ménage** afin d'assurer un échantillon représentatif de la population à l'étude.

DIFFÉRENCES SIGNIFICATIVES Les nombres en caractères **gras et rouges** indiquent une différence significative statistiquement **inférieure** par rapport au complément, alors que les nombres en caractères **gras et verts** indiquent une différence significative statistiquement **supérieure** par rapport au complément.

NOTES AUX LECTEURS

NSP

La mention « NSP », qui apparaît dans le rapport, signifie « Ne sait pas ».

ARRONDISSEMENT

Les données présentées ont été arrondies. Par conséquent, il est possible que les totaux diffèrent légèrement de 100%.

DIFFÉRENCES SIGNIFICATIVES

Les résultats présentant des différences significatives et pertinentes sont indiqués dans une zone de texte à côté de la présentation des résultats globaux.