

**COMPTE-RENDU**  
**1<sup>re</sup> Table de concertation en sécurité routière**  
**de la MRC de Rivière-du-Loup**

Salle Basque, Hôtel Universel  
Vendredi le 14 mars 2014, 9h

**Étaient présents :**

M. Louis-Marie Bastille	Maire de Saint-Modeste
M. Gilles Couture	Maire de Saint-Hubert-de-Rivière-du-Loup
M. Berthold Bussières	Ministère des Transports
M Carl Pelletier	Sûreté du Québec
M. Gérald Tremblay	Ville de Rivière-du-Loup (Travaux publics)
M. Jean Labonne	Municipalité de Saint-Antonin (Travaux publics)
M. Léandre Lagacé	Office des personnes handicapées du Québec
M. Ghislain Lizotte	Commission scolaire Kamouraska-Rivière-du-Loup
M. Mario Bastille	Transport Vas-y
Mme Marie-Claude Breton	Société de l'assurance automobile du Québec (SAAQ)
M. Pierre Allard	Contrôle routier (SAAQ)
M. Dany Larouche	Contrôle routier (SAAQ)
Mme Marie-Ève Laviolette-Côté	Centre de santé et de services sociaux (CSSS)
Mme Maude Roy-Chabot	Centre de santé et de services sociaux (CSSS)
M. Maxime Lévesque	Ministère de la Santé et des Services sociaux (MSSS)
Mme Marie-Josée Huot	Centre local de développement (CLD)
M. Yvan Rossignol	Municipalité de St-Antonin (Service incendie)
M. Sylvain Brousseau	Camille Marcoux RDL inc. (transport scolaire)

Personnes ressources :

M. Alain Marsolais	Directeur à l'aménagement MRC
Mme Stéphanie Beaudoin	Géographe, MRC
M. Mathieu Gagné	Aménagiste, MRC
M. Bruno Beaulieu	Inspecteur, MRC

**1. Mots de bienvenue**

Monsieur Jean-Marie Bastille, membre du Conseil de la MRC de Rivière-du-Loup et maire de Saint-Modeste, souhaite la bienvenue à tous les participants à cette première Table de concertation en sécurité routière. Il cède la parole à M. Alain Marsolais, directeur du service d'aménagement de la MRC, qui remercie les personnes présentes de leur participation de réaliser un tout premier Plan d'intervention de sécurité routière en milieu municipal (PISRMM). Ce PISRMM sera réalisé avec le support financier et technique du Ministère des Transports (MTQ). L'élaboration d'un tel plan vise à optimiser les investissements à réaliser sur le réseau routier municipal en ciblant les principales problématiques et les solutions les plus performantes pour les résoudre, par la réalisation

de diagnostics et de plans d'action. Ce plan doit, en théorie, être réalisé en 18 mois et est entièrement financé par le MTQ. Une fois complété, le plan doit être déposé et approuvé par le Conseil de la MRC avant sa transmission au MTQ. L'équipe de la MRC réalisera en régie interne certaines parties du plan et d'autres parties seront confiées à des firmes externes selon leur expertise.

## **2. Les objectifs de la rencontre**

La rencontre a pour premier objectif d'asseoir ensemble les intervenants concernés par la sécurité routière sur le territoire afin d'échanger sur les préoccupations de chacun. Chacun pourra participer de près ou de loin, selon les informations qu'il détient, à la réalisation d'un diagnostic et à l'élaboration des pistes de solutions.

## **3. Présentation de la MRC et de ce qu'est un PISRMM**

M. Marsolais donne quelques informations générales sur la MRC (ses compétences, expertises, mandats) et détaille le contenu du futur PISRMM.

La première tâche à réaliser par l'équipe est l'élaboration d'un plan de travail détaillé à soumettre au MTQ pour approbation afin de recevoir le financement pour la suite des activités. La réalisation du PISRMM implique donc l'acquisition et l'intégration de données pouvant provenir de différentes sources. Ces données seront analysées et un diagnostic sera élaboré et diffusé aux membres de la Table. La Table sera sollicitée à cette étape afin d'entamer la recherche de solutions et l'identification des responsables de leur mise en oeuvre. Un plan d'action devra être élaboré.

M. Berthold Bussièrès rappelle aux participants que seul le réseau routier municipal doit être analysé. Le MTQ fait déjà toutes les analyses pour le réseau supérieur. Aussi, les données d'accidents à une intersection entre le réseau supérieur et le réseau municipal sont exclues du PISRMM de la MRC.

Au sujet du plan de travail détaillé, celui-ci devra déterminer les outils et données disponibles, les grandes étapes de travail, la stratégie de partenariat, l'échéancier de réalisation et les coûts (des mandats réalisés à l'interne et à l'externe).

Concernant les données disponibles actuellement, la MRC dispose de certaines d'entre elles déjà (Recensement canadien, Adresse-Québec, données brutes de la SAAQ, données compilées du MTQ, débit journalier moyen annuel (DJMA)...). D'autres données devront être obtenues sur le terrain (enquête origine-destination, vitesses, DJMA locaux, etc.). M. Marsolais mentionne que si les participants à cette table détiennent d'autres données pertinentes, qu'ils nous le signifient lors du tour de table qui suivra.

Quelques statistiques sont présentées aux participants sur la population de la MRC et son évolution future présumée (l'effet boomer), les victimes d'accidents avec décès et sans décès au Québec, leurs âges...

#### 4. Tour de table des partenaires

Les participants sont invités à se présenter, parler de leur organisation, les préoccupations de celle-ci et les données ou études qu'elles détiennent qui pourraient alimenter le PISRMM.

M. Louis-Marie Bastille (maire de Saint-Modeste) affirme avoir certains endroits problématiques sur son territoire et souhaite qu'un tel plan contribue à améliorer le bilan pour tous.

M. Berthold Bussières du MTQ informe la Table que 50% des accidents au Québec se produisent sur le réseau routier supérieur. Environ 25 % dans les stationnements privés et que ceux survenant sur le réseau municipal représentent environ 30% de tous les accidents.

M. Maxime Lévesque du MSSS mentionne que son ministère effectue une surveillance de la santé de la population du Bas-Saint-Laurent, fait la promotion du transport actif et détient des données médicales (décès et traumatismes) et des études qui pourraient être pertinentes pour le PISRMM. Il verra à transmettre ces informations à Mathieu Gagné à la MRC.

M. Dany Larouche travaille au contrôle routier du KRTB sur des dossiers touchant entre autres les véhicules lourds, le déneigement (sensibilisation des opérateurs) et l'état mécanique des véhicules des parcs industriels. Son collègue, Pierre Allard, s'intéresse entre autres au transport de matières dangereuses et au transport des écoliers. Il vise à modifier le comportement des utilisateurs et des conducteurs.

M. Ghislain Lizotte, de la Commission scolaire Kamouraske-Rivière-du-Loup, s'occupe du transport scolaire. Ce sont environ 5 100 élèves qui sont transportés par autobus matin et soir sur le territoire de la Commission. La flotte comprend environ 100 autobus. La Commission travaille avec les municipalités sur des projets de sécurité aux abords des écoles (réaménagements) et dans les corridors scolaires. Elle a des ententes particulières avec 95% des municipalités du territoire concernant les zones dangereuses. Sur les 1,7 million de km de routes sillonnées par année par les autobus scolaires, il n'y a que très peu d'accidents (1-2 /an) et on les qualifie d'incidents.

M. Sylvain Brousseau aussi s'occupe de transport scolaire et adapté pour une compagnie qui a une trentaine de véhicules (Camille Marcoux RDL Inc.). Elle a des ententes avec des garderies et des centres de personnes âgées en cas d'évacuation. Elle effectue environ 500 000 km par année avec ses véhicules.

M. Bussières précise qu'il est ingénieur au MTQ, spécialisé en sécurité routière. Il a un rôle de support technique et de conseiller. Il rappelle l'importance de ne pas seulement intervenir sur le réseau routier, mais de voir les problèmes de sécurité dans leur ensemble. Le MTQ détient des données sur les débits de circulation et des statistiques d'accidents fiables.

M. Carl Pelletier de la SQ est responsable du volet opérationnel et dirige une quarantaine de policiers dans son équipe. Une planification stratégique 2012-2015 a établi les priorités en matière de sécurité routière de l'organisme. Les policiers ont reçu de la formation sur la sécurité. Ce volet représentant 60% de leur tâche contre 40 % pour les affaires criminelles. Un des problèmes est de selon lui dans les comportements qui ne changent pas comme l'alcool au volant par exemple.

M. Gérald Tremblay est directeur des travaux publics à la Ville de Rivière-du-Loup. Il participe au Comité transport et déplacements de la Ville. Un des défis selon lui est la cohabitation des différents usagers de la route (VTT, motoneige, vélo, etc.). Le grand objectif étant d'améliorer le réseau routier de la ville, il travaille sur différents dossiers : sécurisation des zones scolaires, vitesse, etc. La Ville souhaite depuis longtemps réaliser un plan de transport. Cependant, M. Tremblay voit le PISRMM comme une opportunité d'arrimage et d'intégration des deux plans.

M. Léandre Lagacé, de l'OPHQ, informe que 33% des personnes sont concernées par un handicap pouvant affecter la conduite, que ce soit visuel, auditif ou autre. Son organisme est à étudier la question des autres usagers tels que les triporteurs et quadriporteurs. Une réglementation est à venir à cet effet.

M. Mario Bastille, de Transport Vas-y, mentionne que l'organisme dispose de 3 véhicules adaptés en plus des ententes pour l'utilisation de certains véhicules de Taxi Beaulieu et de Camille Marcoux RDL inc. 90% des déplacements (adaptés et collectifs) sont situés dans le territoire de la ville de Rivière-du-Loup. 42 000 déplacements ont été effectués en 2013. Les zones de débarcadère pour les véhicules adaptés sont parfois problématiques pour la sécurité des usagers. L'organisme sensibilise ses conducteurs à augmenter la sécurité des usagers et à diminuer les risques à ces endroits.

M. Gilles Couture (maire de Saint-Hubert-de-Rivière-du-Loup) relate la problématique du Chemin Taché ouest en fonction du trafic lourd qui y circule. Il dit aussi subir de plus en plus de pression de la part des clubs de VTT qui veulent emprunter le réseau municipal. Il propose à l'équipe de travail de la MRC de contacter les services incendie des municipalités qui ont possiblement des statistiques sur les interventions lors d'accidents sur leur territoire.

M. Yvan Rossignol, du service de sécurité incendie de St-Antonin, détient une bonne connaissance du territoire et des statistiques sur les interventions qu'il pourrait partager avec les membres de la Table. Il n'y a pas de comité local de sécurité dans sa municipalité. Il mentionne que depuis que la route 185 est devenue une autoroute, le nombre d'accidents a chuté considérablement.

M. Bruno Beaulieu, inspecteur dans plusieurs municipalités de la MRC, servira d'agent de liaison entre celles-ci et les travaux de la Table.

Mme Marie-Ève Laviolette-Côté est kinésiologue au CSSS. Elle fait la promotion des saines habitudes de vie. Elle est intéressée à savoir comment l'environnement peut influencer nos habitudes et notre mobilité. Maude Roy-Chabot est organisatrice

communautaire et travaille entre autres au niveau des usagers de la route que ce soit en matière de sensibilisation/prévention dans les écoles face à l'alcool au volant ou sur des campagnes concernant les sièges d'auto pour enfants. Elle est préoccupée par tous les volets de la sécurité des usagers de la route et souhaite un arrimage avec le PISRMM.

Mme Marie-Claude Breton, de la SAAQ, est attirée à la région, bien que son bureau soit situé à Québec. Elle mentionne qu'il faut faire un lien entre les politiques de l'organisme et ce qui se passe sur le territoire. Un volet important de son travail est la prévention/éducation, elle cite le projet IMPACT en exemple, projet qui connaît un beau succès auprès des jeunes. Ce volet est aussi important que l'aspect "environnement" des routes. Le défi de la Table est de bien préciser sur quoi elle souhaite travailler, cibler les problématiques et sous quels angles les traiter. Elle mentionne que l'organisme produit plusieurs études et données statistiques qui peuvent servir au PISRMM, elle distribue quelques documents à cet effet.

M. Jean Labonne, des travaux publics de St-Antonin, discute de la problématique des VTT et des camions dans le secteur du Tim Horton (bretelle de l'autoroute 85) où plusieurs accidents se produisent. Des opérations radars sont menées périodiquement sur le territoire afin de réduire la vitesse. Autre problématique : le camionnage lourd est très présent sur le réseau routier de la municipalité. Il mentionne enfin que le projet du chemin St-Rémi (sorte de « chemin de Compostelle québécois ») marche sur le réseau routier municipal) nécessitera des mesures de sécurisation des usagers.

Mme Marie-Josée Huot, du CLD, s'intéresse à la dimension économique de la sécurité, aux déplacements des travailleurs et aux accès sécuritaires aux parcs industriels. La sécurité est importante pour attirer des travailleurs.

## **5. Principes et concepts en sécurité routière**

M. Marsolais poursuit la rencontre par une présentation sur les principes et concepts généraux en sécurité routière. Un tableau issu du Manuel de la sécurité routière retient l'attention du fait qu'il présente le processus à suivre pour l'amélioration de la sécurité (Tableau 3.6, remis aux participants). Il est proposé que ce tableau puisse servir de guide pour l'élaboration du PISRMM.

## **6. Les liens avec le schéma d'aménagement révisé**

Sommairement et rapidement, M. Marsolais présente certaines dispositions du schéma d'aménagement qui ont un lien avec la sécurité routière. Il mentionne que le schéma d'aménagement et de développement révisé (qui n'est pas encore en vigueur, mais le sera probablement dans la prochaine année), dans son chapitre sur les transports, dit souhaiter que les municipalités contribuent à l'amélioration de la sécurité des personnes sur les réseaux de transport. Celles-ci devront prévoir dans leur planification des dispositions concernant entre autres l'implantation de résidences en bordure des routes

où transitent des marchandises, la sécurité des piétons, la réduction de la vitesse et l'implantation sécuritaire d'affiches et enseignes commerciales et publicitaires.

Des informations sur le réseau routier actuel de la MRC sont ensuite présentées : nombre de kilomètres de routes du réseau supérieur et local et carte de localisation des principaux axes dans la MRC. On constate que les axes supérieurs sont davantage orientés est-ouest en bordure du fleuve et nord-sud dans l'arrière-pays. Les liens est-ouest dans la partie sud de la MRC sont du ressort municipal à l'exception du Chemin Taché entre les villages de St-Hubert et St-Cyprien. Ce sont sur ces routes locales est-ouest que l'on dénote plusieurs problématiques de sécurité.

Un participant à la Table suggère d'analyser le transport de bois issu des terres publiques qui transige sur le réseau local de la MRC.

## **7. Quels seraient nos objectifs en matière de sécurité routière ?**

Afin d'amorcer une réflexion, M. Marsolais pose la question suivante aux participants : pour la réalisation du PISRMM, devrions-nous viser à modifier une tendance ou atteindre une cible chiffrée de réduction du nombre d'accidents sur le territoire?

Il donne en exemple le développement d'une stratégie pour accroître la mobilisation de tous les acteurs en sécurité routière comme objectif visant à modifier une tendance. Une cible pourrait être, par exemple, de diminuer de 10% le nombre d'accidentés avec dommages corporels à l'horizon 2015. Chacun est appelé à se prononcer sur sa vision entre tendance et cible.

Certains sont d'avis qu'il est important de bien connaître le réseau pour localiser les problématiques, déterminer les améliorations à apporter aux sites et identifier les acteurs qui en seront responsables. Aussi, il faudra que les objectifs soient raisonnables par rapport aux moyens.

D'autres sont d'avis qu'il faut travailler davantage en prévention et en sensibilisation et mettre en place des programmes spécifiques sur les problématiques observées (ex.: Plan d'action pour réduire la vitesse).

Les avis sont partagés, mais tous s'entendent qu'avant de convenir d'objectifs, il faut identifier, lors du diagnostic, les sites où il se produit le plus d'accidents (points noirs).

M. Bussières rappelle que le plan doit analyser toutes les problématiques de sécurité routière et non seulement cibler les points noirs. Le but étant de faire un plan d'intervention qui sera endossé par la MRC. Il croit qu'il faut aussi s'attarder aux interventions terrain (déploiement avant, pendant et après un accident).

Mme Breton de la SAAQ rappelle l'importance de penser aux usagers de la route (et pas seulement aux conducteurs) et à la cohabitation entre eux. Il faut tout analyser les aspects de la sécurité routière. C'est le milieu qui doit se mobiliser pour atteindre les objectifs qu'on fixera.

Au terme de la discussion, tous sont d'accord avec une approche globale qui intègre la prévention et la sensibilisation autant que les correctifs sur l'environnement routier. La stratégie d'intervention doit être personnalisée et élaborée avec les acteurs en place, après avoir analysé le diagnostic de la situation.

Il est proposé à la Table de former un sous-comité technique pour la première phase du PISRMM, soit le diagnostic. D'autres sous-comités pourraient éventuellement être mis sur pied selon les thématiques à traiter dans le plan. La MRC communiquera avec certains participants pour ces sous-comités en temps et lieu.

## **8. Prochaine rencontre**

M. Marsolais estime qu'il pourrait y avoir au moins trois rencontres de la Table dans le cadre du processus d'élaboration du PISRMM, la prochaine ayant comme objectif la présentation du diagnostic. Ce dernier sera validé auprès de divers intervenants lors de son élaboration. Cette seconde rencontre pourrait se tenir à fin de l'automne prochain ou au début de 2015. La troisième rencontre de la Table aurait pour objectif la présentation du projet de PISRMM.

Les participants reçoivent des remerciements pour leur présence et de leurs intérêts démontrés envers le projet.

Procès-Verbal  
Table de concertation #2  
Plan d'intervention de sécurité routière en milieu municipal  
Le 16 décembre 2015 à 14 h 00

**1. Présentation des intervenants**

Monsieur Pierre LeBel demande à chacun des participants de se présenter.

**2. Retour sur la première rencontre du 14 mars 2014**

Monsieur Guillaume Fournier, responsable de l'élaboration du plan d'intervention dresse un portrait de la première rencontre qui comportait les éléments suivants:

- ✓ Objectifs de la rencontre;
- ✓ Présentation de la démarche du PISRMM;
- ✓ Résumé du tour de table;
- ✓ Schéma d'aménagement;
- ✓ Objectifs en matière de sécurité routière.

**3. Présentation du mandataire**

Guillaume met en relief les avantages qu'offrent une étude menée par une entité municipale telle que Rivière-du-Loup. Connaissance du territoire, outils de gestion, support géomatique, expertise en génie civil, etc.

**4. Vue d'ensemble des municipalités de la MRC**

La finalité de cette étape est d'établir les lignes directrices de la configuration future du réseau routier municipal de manière à le bonifier en respectant les principes de :

- ✓ durabilité,
- ✓ la sécurité des usagers,
- ✓ et l'environnement.

Et ce par le biais d'un consensus, appuyé par une série de données rigoureuses, des secteurs travaillant à l'amélioration de la sécurité routière.

Une présentation Power Point expose les éléments suivants pour chaque municipalité de la MRC de Rivière-du-Loup:

- a. Profil socio-économique :  
Pour comprendre la réalité socio-économique actuelle et projetée de la MRC de Rivière-du-Loup, le profil présent et futur de chaque municipalité a été présenté et comparé aux données provinciales.
- b. Occupation du territoire :  
Présentation des lignes directrices en matière d'aménagements. Le plan d'intervention doit respecter les objectifs d'aménagements ce qui exige l'adhésion à ces principes.
- c. Présentation du réseau routier :  
Nous discuterons des caractéristiques du réseau municipal dans un objectif de mise en contexte afin d'adopter des stratégies d'adaptation durables.  
30 % des accidents ont lieu sur le réseau municipal et 50 % sur les routes du MTQ.  
60 % de la tâche des policiers de la Sûreté du Québec est dédiée à la sécurité routière et 40 % aux activités criminelles.  
33 % des personnes sont concernées par un handicap pouvant affecter la conduite. Handicap visuel, auditif ou autre.
- d. Profil des déplacements :  
Nous discuterons des particularités des déplacements des citoyens de la MRC. Les modes de transport et l'objectif de ces déplacements seront abordés.
- e. Accidents et victimes :  
Présentation des accidents pour chaque municipalité de la MRC par le biais de cartes routières

## 5. Discussions

Pour réaliser un plan bien ancré à la réalité des municipalités, les informations concernant la gestion de la sécurité routière actuelle, pour chacune des municipalités, sont requises. **Un questionnaire devra être complété et retourné lors de la rencontre ou au plus tard le 15 janvier 2016 au responsable de l'étude.** Voici la liste des questions :

- a. Gestion proactive et réactive en matière de sécurité routière. 3  
Un questionnaire a été remis à chaque responsable des municipalités. Quelques-uns des participants se sont exprimés à ce sujet.

Madame Chabot du CSSS explique le rôle de son organisme dans l'implantation du transport actif. Touche les volets physique et éducatif. Ils œuvrent sur le terrain, avec les citoyens pour trouver des solutions adaptées.

À Saint-Épiphanie, l'on travaille en collaboration avec le CSSS pour l'implantation du transport actif (à pied, en vélo).

Signalisation :

À Saint-Modeste on se réfère aux cartables du MTQ. Les employés n'assistent à aucune formation.

À Saint-Arsène on communique avec Carlo Brousseau du MTQ au besoin.

Cela semble être la norme pour l'ensemble des municipalités de la MRC.

Pierre LeBel suggère qu'une formation soit offerte aux responsables des municipalités afin d'assurer une application uniforme des critères d'affichage. Cette suggestion est bien accueillie.

Inventaire signalisation :

Guillaume demande si les municipalités possèdent un registre sur les affiches de signalisation: date d'achat, date d'implantation, localisation, détail de l'implantation (hauteur, distances), etc.

À l'Isle-Verte, on a commencé à répertorier les affiches de signalisation qui sont sur leur territoire.

À Saint-Antonin, on prévoit débiter la localisation des affiches de signalisation cet hiver.

À Notre-Dame-du-Portage, il y a de l'intérêt pour cela. Aimerais avoir des exemples.

On se dit très intéressé à voir le futur rapport du PISRMM

### Marquage

Des échanges ont lieu concernant le marquage de la chaussée. Le constat général est qu'il y a un besoin de formation pour qu'il y ait une uniformité. L'application du marquage pour créer des zones de sécurité semble être une approche à développer.

### Gestion des plaintes, registre

À Saint-Arsène, il y a eu une plainte de vitesse extrême sur la rue de l'Église. Cas référé au policier parrain. Aucun suivi auprès du plaignant de la part de la municipalité.

À Rivière-du-Loup, les plaintes sont colligées dans un système informatisé de requêtes. Lorsqu'il s'agit d'une plainte de vitesse nous allons installer des plaques de circulation pour fin d'analyse. Le dossier est référé au comité des transports et déplacements pour étude. Lorsqu'une décision est rendue, un suivi est fait auprès du demandeur. Toutes les interventions ainsi que les documents sont enregistrés dans la requête.

Carl Pelletier de la Sûreté du Québec dit qu'il aimerait entendre chaque municipalité sur la façon dont une plainte de vitesse est traitée. Ensuite il dira de quelle façon la Sûreté du Québec traite ce type de plainte.

À l'Isle-Verte, il est rare de recevoir une plainte écrite. Lorsqu'une plainte est faite, on en prend note et on l'oriente vers le service concerné. Lorsque cela relève des Travaux publics, on va sur le terrain pour évaluer la situation.

Lorsqu'il s'agit d'une plainte de vitesse, on réfère cela au policier parrain. Il n'existe aucun registre.

*On se dit très intéressé à développer un registre des plaintes. Au lieu d'en faire un chacun pour soi on devrait en faire un pour l'ensemble.*

À Saint-Antonin, les plaintes sont adressées au maire. Il y a une forte présence policière.

À Cacouna, les plaintes sont adressées au maire. Les plaintes de vitesse concerne surtout la 132. On a ajouté du marquage sur la chaussée.

À Saint-Hubert, les plaintes concernent surtout le déneigement. En ce qui concerne la vitesse, on réfère la Sûreté du Québec.

À Notre-Dame-du-Portage, la municipalité a agi dans le secteur où les plaintes de vitesse étaient concentrées. L'ajout d'un panneau radar et l'intensification de la présence policière ont permis une amélioration de la situation.

L'implantation d'un registre des plaintes est une bonne idée. Mais les petites municipalités possèdent moins de ressources.

À Saint-Épiphane, on vient d'implanter une politique de gestion des plaintes. Tout passe maintenant par le directeur général de la municipalité. Les élus peuvent faire des plaintes au nom des citoyens et ils doivent assurer le suivi auprès de ceux-ci.

Aucune plainte verbale et/ou anonyme n'est considérée par l'administration. Un citoyen doit obligatoirement se présenter à la municipalité et signer un formulaire de plainte pour que celle-ci soit reconnue.

Monsieur dit qu'une municipalité n'a pas l'obligation légale de faire un suivi auprès d'un demandeur.

*On trouve intéressant l'idée d'un système standardisé de gestion des plaintes.*

À Saint-Arsène, les plaintes sont gérées par un travail de collaboration entre l'administration et les Travaux publics.

*On trouve intéressant l'idée d'un système standardisé de gestion des plaintes.*

À Saint-Modeste, il existe un formulaire de plainte. Dit que la MRC devrait développer un système pour l'ensemble.

Saint-François-Xavier-de-Viger est une petite municipalité et de ce fait, elle connaît bien sa clientèle.

Carl Pelletier de la Sûreté du Québec dit que la pire chose est de ne pas donner de suivi au citoyen et de balayer toute demande du revers de la main. Il est important de considérer toute plainte avec sérieux et de la traiter. À la Sûreté du Québec, le policier parrain fait une enquête pour vérifier les faits. Un dossier est ouvert où toutes les informations sont colligées. Au final, le demandeur est rencontré afin d'être informé des résultats de la démarche.

b. Collaboration entre les intervenants.

De quelle nature sont vos relations entre les différents intervenants en matière de sécurité routière?

CSSS travaille sur le terrain avec les municipalités pour faciliter les déplacements actifs. Développe des stratégies, œuvre en matière d'éducation dans une optique environnementale. Analyse la situation avec les gens du milieu pour trouver une solution adaptée.

Il est souligné que la présence de quadriporteur va s'accroître avec le vieillissement des populations.

Transport Vas-Y possède trois véhicules qui parcourent 160 000 kilomètres par année dont 42 000 déplacements en 2013.

Ce sont les mêmes chauffeurs qui y travaillent. Ils sont très sensibilisés et avisent s'ils observent des problématiques.

Club cycliste Randoloup ajuste ses sorties en fonction de l'état des routes, change les circuits, s'adapte. Réalise qu'il pourrait faire le lien avec les municipalités et agir de façon proactive. Il y a un gros travail de sensibilisation et d'éducation à faire.

Il est mentionné qu'en matière de sécurité des cyclistes, le marquage sur la chaussée est plus sécuritaire que les affiches de signalisation.

FCMQ (Fédération des clubs de motoneigistes du Québec)

Monsieur Langevin dit qu'un registre des plaintes existe depuis des années au sein de son organisme. Les clubs gèrent les plaintes directement avec les municipalités et les municipalités avec les MRC et cela fonctionne bien. Ils travaillent également en étroite collaboration avec la SQ. Il y a des clubs qui sont très bien structurés et cela n'a pas nécessairement à voir avec leur taille. La Fédération connaît bien ses clubs.

Il mentionne que c'est possible de développer des stratégies de développement dans le respect des différents usagers.

VTT, club l'Est-Quad. Les plaintes concernent surtout le déneigement des sentiers l'hiver et le lien est fait avec le responsable. Lorsqu'il s'agit de plaintes hors sentiers ils ne peuvent rien y faire. Les endroits où la piste est balisée, cela se passe bien.

Transport scolaire. Monsieur Lizotte dit que lorsque survient des situations à risques ils communiquent avec les municipalités locales concernées. Il dit que les chauffeurs d'autobus scolaire reçoivent de bonnes formations, qu'ils sont très sensibilisés à la sécurité routière et proactifs. Il souligne l'importance d'une écoute active face au demandeur.

Monsieur Brousseau (Camille Mailloux) dit qu'ils reconnaissent l'importance de la sécurité routière. Les plaintes sont reçues avec sérieux et un bon suivi est fait. Ils font des campagnes de sensibilisation dans les écoles en collaboration avec l'agente communautaire de la Sûreté du Québec. Ils sont très impliqués et actifs.

#### **6. Commentaires sur le travail amorcé**

Les participants semblent intéressés par la démarche amorcée.

#### **7. Prochaine réunion**

La prochaine réunion concernera la validation du diagnostic de la sécurité routière en cours. Nous discuterons des pistes de solution pour l'élaboration du plan d'action.

Procès-Verbal  
Table de concertation #3  
Plan d'intervention de sécurité routière en milieu municipal  
Le 24 mars 2016 à 13 h 30

**1. Présentation des intervenants**

Monsieur Pierre LeBel demande à chacun des participants de se présenter.

**2. Présentation du mandataire**

Monsieur Guillaume Fournier, responsable de l'élaboration du plan d'intervention présente les points à l'ordre du jour :

- a. Analyse des données d'accidents
- b. Diagnostic de sécurité routière
- c. Pistes de solution et plan d'action
- d. Présentation CISSS
- e. Présentation MTQ

Guillaume explique la démarche et le cadre méthodologique de chaque élément : analyse des données d'accidents, diagnostic de sécurité routière et pistes de solution et plan d'action. Cette approche, très rigoureuse, est définie par le guide méthodologique d'élaboration du PISRMM. Son but est d'offrir aux municipalités un outil leur permettant d'être proactives grâce à une étude approfondie en sécurité routière laquelle peut servir à la priorisation d'actions utiles.

**Échanges**

Les routes sous la juridiction du MTQ sont exclues de cette étude. Carlo Brousseau, du MTQ dit que les responsables des municipalités peuvent compter sur leur collaboration pour les accompagner dans leurs démarches (comptage, évaluation d'une situation particulière, etc.). Anthony Berger dit que le ministère des Transports pourrait établir une rotation pour un comptage en continu (il faudrait valider avec monsieur Berthold Buissières). Le MTQ offre également les services d'un technicien pour les vérifications sur le terrain.

Monsieur Nicolas Dumont demande si le rapport contiendra le visuel des accidents survenus sur leur territoire (comme montré lors de la rencontre précédente). Guillaume dit que cela sera décrit (pas de cartes).

Guillaume dit qu'il existe des outils pour l'aide à la décision, dont le Guide de détermination des limites de vitesse, le Guide à l'intention des municipalités, etc.

## **2. Présentation du mandataire (suite)**

M. Nicolas de Saint-Arsène dit que ce rapport leur donne de bonnes pistes d'action.

M. Jean Labonne dit qu'à être trop dedans on ne voit plus. Cela permet d'avoir une perspective éclairée sur la situation.

M. Guy Bérubé de l'Isle-Verte dit que cela va aider aux prévisions budgétaires.

M. Carlo Brousseau du MTQ que cela est un bon outil pour cibler les actions justes.

## **3. Présentation du CISSS**

Madame Maude Roy-Chabot présente la mission de son organisme qui offre un support aux municipalités afin de favoriser les déplacements sécuritaires à vélo et à pied. Ils œuvrent sur le terrain, en partenariat avec les élus et les citoyens pour mettre en place des éléments permettant les déplacements actifs.

Ils offrent un programme qui s'appelle : à pied, à vélo, ville active. Ils évaluent les besoins, les obstacles, élaborent une carte et un plan d'action.

Au chapitre des réalisations ils ont mis sur pied le projet « Trottibus » afin que les enfants se rendent à l'école de façon sécuritaire. Un comité de bénévoles a été mis sur pied lesquelles accompagnent les enfants. Le but est d'instaurer l'habitude de se déplacer de façon active dès le bas âge.

L'organisme offre des formations pour les citoyens, des outils, des pistes d'intervention. Support pour l'établissement de politiques familiales et MADA.

Guillaume Fournier rappelle qu'une étude démontre qu'un déplacement en automobile génère des coûts alors qu'un déplacement actif se traduit en gains financiers pour la société.

## **4. Présentation du ministère des Transports**

Anthony Berger, ingénieur au MTQ présente un projet pilote sur la protection des routes et la production de biomasse. L'on retrouve, sur le territoire du Bas-Saint-Laurent, de nombreux secteurs agricoles ou déboisés et la présence de vents violents.

#### **4. Présentation du ministère des Transports (suite)**

Ce projet a été développé en collaboration avec Bioptère (Centre de développement des bioproduits). L'objectif est de limiter l'accumulation de neige sur les routes où les vents sont dominants en implantant des écrans brise-vent. Selon divers critères d'efficacité, le saule se présente comme étant le meilleur choix : croissance rapide, occupe peu d'espace cultivable, trappe la neige de façon étendue, est coupé aux trois ans, produit de la biomasse en plus d'être une source de revenus pour les propriétaires agricoles.

Au terme du projet, le MTQ évaluera si les économies réalisées pour l'entretien de la route justifient la dépense pour l'implantation des haies. Plusieurs bénéfices pourraient en découler : augmente la sécurité des routes par la diminution de la poudrière, diminue les coûts d'entretien hivernal, protège les champs du gel, source de revenus pour les agriculteurs, contribue à réduire l'empreinte environnementale par la transformation du produit en biomasse, la diminution de la production de GES et la réduction de l'emploi des fondants.

Certaines municipalités démontrent de l'intérêt pour ce projet pilote. Cela devient plus difficile de prendre entente avec les agriculteurs avec les anciennes méthodes pour limiter l'action du vent. Intérêt pour connaître les conclusions de l'analyse.

Concernant l'emploi du sable en hiver, ce matériau agit comme une bille au printemps et peut être la cause d'accidents. On s'interroge sur le matériel employé par le MTQ. Carlo dit que cela est consigné dans le devis concernant les abrasifs. Il est question d'un ratio de 75 % d'abrasif et de 25 % de sel.

Carlo Brousseau du MTQ aimerait connaître combien il en coûte en achat d'abrasifs pour chaque municipalité.

#### **5. Discussions**

M. Carlo Brousseau souligne que l'usure de la route est un des éléments à considérer pour le choix de la signalisation. Il est plus facile de changer la signalisation que de refaire un tronçon (ex. devers d'une route courbe qui s'atrophie avec le temps).

Le MTQ ainsi que la Ville de Rivière-du-Loup possèdent un instrument (inclinomètre) qui évalue la limite de vitesse applicable sur une route.

On observe une problématique relative à la cohérence de la signalisation sur le territoire. Il y aurait lieu d'uniformiser l'affichage.

Un accident peut être provoqué par une diversité de causes. Outre le facteur humain (fatigue, état d'ébriété, distraction, etc.), l'on doit garder une grande ouverture d'esprit dans l'analyse afin d'apporter la bonne solution.

## 5. Discussions (suite)

À Saint-Modeste les trottoirs ne sont pas entretenus l'hiver. Divers obstacles rendent difficile leur prolongement.

À Saint-Cyprien, on entretient les trottoirs l'hiver (niveleuse). Leur déglacage est plus difficile.

À Saint-Paul, le trottoir côté ouest appartient au MTQ. Du côté est, un corridor pour piéton a été tracé. On y rencontre des problèmes de vitesse malgré le fait que la limite soit à 30 km/h. M. Carlo Brousseau dit que le MTQ peut installer les écrans qui indiquent la vitesse aux automobilistes à l'entrée et à la sortie du village.

On a testé des bandes amovibles (bosses) qui sont installées sur le pavé pour favoriser la réduction de la vitesse. Cela pourrait être un moyen.

## 6. Commentaires sur le travail présenté

Les participants semblent intéressés par la démarche amorcée.

M. Carlo Brousseau souligne le beau travail et les bons outils offerts aux municipalités. Il rappelle que le ministère des Transports offre son support aux municipalités.

M. Anthony Berger résume : Actions proactives plutôt que réactives.

Mathieu Gagné (MRC) est content des commentaires qu'il entend. Il observe de l'intérêt et une bonne participation des municipalités. Demande si le MTQ peut compléter le rapport. À voir avec Berthold Buissières.

Saint-Antonin - Félicite et remercie pour le bon travail. Bons outils de planification. Reflète la réalité. Permet d'établir un ordre de priorités. La municipalité est en développement, outil pertinent, content.

Saint-Cyprien – va s'approprier le rapport avant de commenter.

Saint-Arsène – voit ce rapport comme un outil pour faire le lien entre le terrain et le conseil municipal.

Saint-Paul-de-la-Croix -Problématique intermunicipale, la même route est sous la responsabilité de différentes municipalités. Travail de concertation à faire. M. Carlo Brousseau dit qu'il peut intervenir au besoin.

Cacouna – bon programme, a vu le rapport, va travailler pour améliorer.

Saint-François-Xavier-de-Viger – bon document, va travailler en conséquence.

Isle-Verte – Les municipalités ont besoin d'outils, d'analyses pour étoffer les dossiers et prioriser les actions. Données valables, travail fait en profondeur. Agréablement surpris. Cet exercice devrait se faire plus souvent.

## **6. Commentaires sur le travail présenté (suite)**

Daniel Lavoie (Isle-Verte) dit qu'il s'agit d'un beau travail, félicitations. Il dit qu'il avait déjà pensé à créer un comité en sécurité routière. Ce rapport est un très bon départ pour cela, très intéressant. Il mentionne également que les éléments relevés dans le rapport lui ont permis de valider la pertinence de certaines décisions qu'il prenait. C'est rassurant.

Guillaume Fournier rappelle que les actions à réaliser devront être faites avec rigueur. On constate que, de façon générale, les employés municipaux n'ont pas la formation en signalisation de chantiers routiers. Les municipalités emploient 5 planches de signalisation. Carlo Brousseau dit que le MTQ peut apporter un support.

Besoin de sensibiliser les usagers (bulletin municipal).

Pierre LeBel remercie les participants en soulignant que les tables de concertation ont permis de bonifier le rapport. À leur demande, le rapport final sera présenté aux maires des municipalités. Pierre demande aux responsables d'attendre que le rapport soit entériné par la MRC avant d'appliquer les recommandations.

## **7. Prochaine réunion**

Des consultations téléphoniques auront lieu dans les prochaines semaines.