



**MÉMOIRE REMIS À LA VILLE DE QUÉBEC CONCERNANT  
LA STRATÉGIE DE SÉCURITÉ ROUTIÈRE 2020-2024**

**8 Janvier 2020**

## TABLE DES MATIÈRES

1	Le quartier de Saint-Louis et la sécurité routière : un quartier sous pression .....	3
1.1	Un quartier en densification .....	3
1.2	Un quartier où convergent les déplacements et où l'automobile domine .....	4
1.3	Un quartier à fort potentiel de déplacements alternatifs à l'automobile .....	4
1.4	Un quartier où les risques routiers sont croissants.....	5
2	La Stratégie de sécurité routière proposée .....	5
2.1	Appréciation générale .....	5
2.2	Les améliorations proposées à la Stratégie.....	6
2.2.1	Diversifier les approches pour déterminer les secteurs à risques .....	6
2.2.2	Favoriser et prioriser les caractéristiques physiques des rues.....	7
2.2.3	Favoriser les modes de transport durables .....	9
3	La mise en œuvre spécifique de la Stratégie dans le quartier de Saint-Louis .....	10
4	Conclusion.....	11
	ANNEXE 1.....	13
	ANNEXE 2.....	14
	ANNEXE 3.....	15
	ANNEXE 4.....	17
	ANNEXE 5.....	20

# **1 LE QUARTIER DE SAINT-LOUIS ET LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE : UN QUARTIER SOUS PRESSION**

Le territoire du conseil de quartier de Saint-Louis est grosso modo situé, dans son axe nord-sud, entre le chemin des Quatre-Bourgeois et le fleuve Saint-Laurent et, dans son axe est-ouest, entre les centres commerciaux du boulevard Laurier et le boulevard Pie-XII. En 2016, sa population était d'environ 15 000 personnes répartie dans les paroisses St-Louis-de-France, Ste-Ursule et St-Denys. On y retrouve un vaste ensemble de logements unifamiliaux et multifamiliaux, des écoles, dont le campus de l'école secondaire De Rochebelle, ainsi qu'une partie d'un des plus grands pôles d'activités économiques de la Communauté métropolitaine de Québec.

## **1.1 Un quartier en densification**

Le développement immobilier dans le quartier de Saint-Louis est marqué par la démolition de résidences unifamiliales et leur remplacement par des maisons jumelées, des maisons en rangées ou des bâtiments multi logements de deux ou trois étages. Peu fréquent il y a quelques années, cela est maintenant observable partout dans le quartier. Le développement est également caractérisé par la construction de nombreux immeubles résidentiels à plusieurs étages tels Le QG Ste-Foy (plus de 120 logements), Le Boréal, Les Terrasses du Plateau, La Vigie, Le Sommet 3V, les Quartier R et Quartier R extra. La plupart ont été précédés par la démolition de résidences ou de bâtiments commerciaux. De nombreux projets, tels le 2860 Gabriel-Le-Prévost (121 logements) ou Le Phare, montrent que la densification résidentielle observée jusqu'à maintenant s'accroît.

Sur le plan commercial, le quartier fait également l'objet d'un développement constant à titre de pôle majeur d'emplois comme en témoignent l'agrandissement du complexe Le Delta (angle route de l'Église et Laurier), l'édifice Jules Dallaire, etc., et ceux en devenir tels le projet Acero Immobilier (angle Laurier et Germain-des-Prés), Le Phare, etc.

À tous ces développements, il faut ajouter ceux qui verront le jour à la suite de la dynamisation du secteur, particulièrement dans l'axe du boulevard Laurier et de la tête des ponts, de l'implantation du réseau structurant de transport en commun et de son interconnexion avec celui de la Rive-Sud.

Les développements tant commerciaux que résidentiels conjugués à la croissance métropolitaine dans son ensemble généreront un trafic supplémentaire qui mettra à

l'épreuve la capacité du réseau routier déjà marqué par des périodes répétées de saturation et de débordement du trafic de transit dans les rues de circulation locale. Il faut ici rappeler que les rues et réseaux de rues résidentielles du quartier ont été conçus pour des développements de faible densité.

## **1.2 Un quartier où convergent les déplacements et où l'automobile domine**

La multiplication des déplacements, tous modes confondus, sur des infrastructures conçues pour de la faible densité a et aura des impacts de plus en plus significatifs sur la sécurité routière du quartier. L'impact est accentué du fait qu'un grand nombre de déplacements convergent et se concentrent vers la tête des ponts en utilisant obligatoirement des voies d'accès qui traversent ou bordent le quartier de Saint-Louis (les autoroutes Henry IV et Duplessis, les boulevards Laurier et Hochelaga, les chemins des Quatre-Bourgeois et Saint-Louis).

Ainsi, l'Enquête origine-destination 2017 montre que, durant une journée moyenne de semaine, le secteur Sainte-Foy, dont le quartier de Saint-Louis, se révèle encore comme étant le plus important pôle de destination de la région de Québec<sup>1</sup> (Annexe 2). Dans le secteur Sainte-Foy où plus de 475 000 déplacements ont été effectués, au moins 80 % (380 000) l'ont été en automobile (Annexe 3).

## **1.3 Un quartier à fort potentiel de déplacements alternatifs à l'automobile**

Parmi les 240 000 déplacements qui ont le secteur Sainte-Foy pour origine, près de 45 % (100 119) avaient ce même secteur pour destination. Cela démontre qu'un bon nombre de déplacements s'effectuent entre des endroits rapprochés. La densification du quartier et l'accroissement sous-jacent des déplacements devraient ainsi aller de pair avec des mesures visant à faciliter et à accroître les déplacements actifs, tant à pied qu'à vélo, pour se rendre au travail, aux commerces de proximité et aux lieux de services publics. L'accroissement de la sécurité des piétons et des cyclistes est un facteur clé. Ajoutons qu'un environnement propice aux déplacements actifs est globalement synonyme d'un milieu de vie de meilleure qualité.

---

<sup>1</sup> Enquête origine-destination 2017 — Faits saillants de l'enquête-ménages, p. 42.

De plus, ces mesures d'encouragement à être actif dans un environnement agréable et sécuritaire contribueront à une hausse de l'utilisation du réseau de transport en commun avec tous les bénéfices collectifs qui en découlent.

#### **1.4 Un quartier où les risques routiers sont croissants**

La croissance du nombre de déplacements automobiles, la circulation de transit, la vitesse des véhicules et le déficit de qualité de certaines infrastructures (configuration de rues, localisation, affichage et éclairage de traverses de piétons, présence et déneigement des trottoirs, etc.) sont les principales sources de préoccupations dénoncées aux réunions du conseil de quartier (Annexe 4). Les citoyens rapportent en effet de nombreuses situations à risques découlant de la croissance du débit automobile sur des rues de circulation locale. Ils rapportent aussi des situations à risques sur des voies de circulation plus larges où il y a davantage de piétons et de cyclistes en raison de la présence de centres d'achats, d'écoles ou de terrains de jeux. Variables selon les lieux, les risques découlent tous de la combinaison de la vitesse, du débit accru, de l'environnement routier et de comportements à proscrire.

De plus, les très nombreux chantiers routiers prévus au cours des prochaines années (le réaménagement des boulevards Hochelaga et Laurier et la réfection de la tête des ponts par exemple) auxquels s'ajouteront ceux issus de la Stratégie de sécurité routière et du Réseau structurant de transport en commun vont augmenter considérablement les risques pour la sécurité des piétons.

## **2 LA STRATÉGIE DE SÉCURITÉ ROUTIÈRE PROPOSÉE**

### **2.1 Appréciation générale**

Le conseil de quartier de Saint-Louis salue la Stratégie de sécurité routière 2020-2024 (ci-après la Stratégie) proposée et souligne particulièrement :

- Un effort financier accru avec un investissement de 60 M\$ en sécurité routière au cours des 5 prochaines années ;
- Une stratégie routière pour les zones scolaires inspirée de la « Vision Zéro » qui a permis aux villes qui l'ont mise en place de réduire substantiellement les accidents routiers sur leur territoire ;

- L'accent et la priorité mis sur la sécurité des usagers les plus vulnérables du réseau routier soit les piétons, plus particulièrement les enfants de niveau scolaire et les cyclistes ;
- Un investissement accru à 25 M\$ sur cinq ans dans la construction de 60 km de nouveaux trottoirs qui seraient déneigés ;
- Une réduction significative de la vitesse des véhicules automobiles dans les quartiers résidentiels ;
- Une contribution de toute la communauté (Commissions scolaires, dirigeants d'écoles, conseils de quartier et citoyens dont des parents, enfants et automobilistes) pour atteindre les objectifs 2024 de réduction des collisions avec blessures impliquant un véhicule routier ;
- Le rôle proposé aux conseils de quartier et les sommes mises à leur disposition ;
- Une stratégie demandant un engagement de chaque citoyen (automobilistes, motocyclistes, cyclistes et piétons) à respecter les règles d'utilisation du réseau routier urbain.

## **2.2 Les améliorations proposées à la Stratégie**

### **2.2.1 Diversifier les approches pour déterminer les secteurs à risques**

Les principaux paramètres à la base de la Stratégie sont la sécurité des écoliers du niveau primaire et les sites accidentogènes impliquant des véhicules automobiles. En conséquence, les immobilisations sont consacrées en quasi-totalité aux parcours scolaires, à la correction des 140 sites accidentogènes connus et à la construction de trottoirs.

La Stratégie serait enrichie en y incluant un mécanisme continu impliquant directement les citoyens et permettant un recueil systématique des risques de sécurité routière dans leur quartier et prévoyant leur participation aux choix de solutions à mettre en place notamment en ce qui a trait à l'aménagement des rues et des traverses de piétons. Les citoyens sont les yeux et les oreilles de la ville et les experts de leur milieu. Ce mécanisme pourrait permettre à la Ville d'améliorer la détection et la priorisation, de concert avec les citoyens, de lieux à risques, mais non considérés accidentogènes, et de prévoir un budget pour la réalisation de travaux visant à les sécuriser.

Quant aux lieux accidentogènes, l'approche proposée est basée sur l'historique des accidents répertoriés. L'absence d'accident n'est pas le gage d'une absence de risques, car souvent les lieux dangereux sont évités par les usagers vulnérables et de ce fait, sont non perçus comme accidentogènes.

En ce qui a trait à la réduction du nombre d'accidents, la Stratégie de sécurité routière vise uniquement ceux impliquant un véhicule automobile. La Stratégie pourrait avoir aussi pour objectif une réduction des accidents qui n'impliquent pas de véhicule automobile, mais qui sont reliés aux infrastructures routières telles la signalisation, la géométrie des intersections, la configuration des lieux, etc. Les victimes de ces accidents sont les cyclistes et les piétons qui sont des usagers de la route au même titre que les automobilistes.

**RECOMMANDATION 1 :** Prévoir un mécanisme continu impliquant les citoyens dans la détermination, la priorisation et le choix des solutions en regard des risques de sécurité routière dans leur quartier.

**RECOMMANDATION 2 :** Intégrer à la stratégie de sécurité routière les accidents n'impliquant pas de véhicule routier, mais avec blessures aux usagers de la route que sont les piétons et les cyclistes.

### **2.2.2 Favoriser et prioriser les caractéristiques physiques des rues**

La Stratégie considère à juste titre que la sensibilisation de tous les usagers de la route et l'ajout d'effectifs (Bureau de la sécurité routière), d'équipements (afficheurs de vitesse) et de moyens coercitifs (radars photo mobiles) sont essentiels pour améliorer la sécurité routière et atteindre les cibles 2024.

Cependant, cette approche a ses limites. Seuls les aménagements et changements structureaux peuvent changer à très court terme et de façon permanente les habitudes des usagers du réseau routier et ainsi contribuer à l'émergence d'une nouvelle culture qui fera de la route un espace sécuritaire pour tous ses usagers. À cet égard et sans être un expert dans le domaine, le conseil de quartier considère que, pour atteindre les cibles 2024, des

améliorations du type de celles mentionnées ci-après pourraient aider grandement :

- **Pour apaiser la circulation automobile :**

- Intégrer des rétrécissements (saillies) des voies carrossables (3,4 m) notamment en élargissant les trottoirs et en ajoutant, le cas échéant, des pistes cyclables de chaque côté ;
- Ajouter des éléments visuels pour diminuer la distance de vision frontale à 40 m maximum (lampadaires, poubelles, arbres, pots de fleurs, mobiliers urbains, barrières protectrices, supports à vélo, abribus, etc.). À titre d'exemple, ce type d'aménagement permet de diminuer la vitesse des automobilistes de 30 km/h lorsque la vision frontale est ramenée de 120 m à 20 m ;
- Ajouter des voies réservées aux autobus lorsque c'est possible pour diminuer le nombre de voies automobiles et minimiser l'effet d'autoroute.

- **Pour améliorer la sécurité des piétons :**

- Créer des intersections ou traverses de piétons surélevées, bien identifiées, éclairées et dégagées aux fins de visibilité ;
- Installer des feux signalant la présence de traverses piétonnes ou des feux clignotants sur demande signalant l'intention d'un piéton de s'engager sur une traverse lorsqu'elles sont situées entre deux intersections sur les routes à deux voies ayant un haut débit de circulation et sur celles comprenant quatre voies ou plus (avec ou sans terre-plein) ;
- Diminuer la largeur des traverses de piétons avec l'ajout de saillies de trottoirs qui peut être jumelé avec l'interdiction de stationner au coin de rue ;
- Interdire le stationnement à moins de 5 mètres d'une intersection pour améliorer la visibilité (la saillie de trottoir peut créer la zone de 5 mètres interdite au stationnement) ;
- Créer des saillies de trottoir ou de rue entre les intersections très distancées pour augmenter les possibilités de traverser ailleurs qu'aux intersections et minimiser les traversées à des endroits non protégés ;
- Raccourcir le temps d'attente à un feu piéton aux intersections afin de diminuer les risques d'une traversée interdite. L'approche idéale reste



à déterminer par la Ville, mais les possibilités incluent l'abolition des feux piétons à phase exclusive sauf à des intersections stratégiques et le passage aux feux piétons à « leading-interval »<sup>2</sup>, l'interdiction de virage à droite au feu rouge à des intersections ciblées, l'ajout d'un bouton qui donne immédiatement le feu piéton (ex. feu piéton en face du PEPS) ou la transition vers des feux piétons qui sont automatiques à chaque cycle (et non à la demande), etc.

**RECOMMANDATION 3 :** Investir en priorité dans les changements structuraux reliés à la configuration des rues pour sécuriser les déplacements piétons notamment en forçant la diminution de la vitesse des véhicules automobiles et en améliorant les aménagements physiques des passages piétons.

### 2.2.3 Favoriser les modes de transport durables

La Stratégie de sécurité routière devrait prévoir un troisième axe d'interventions, en plus des zones scolaires et des sites accidentogènes. Cet axe consisterait à réaliser diverses améliorations en lien avec la mobilité durable pour favoriser et inciter les déplacements sécuritaires à pied et à vélo, et ainsi, délaissier progressivement l'usage de l'automobile, particulièrement pour de courtes distances.

Contrairement aux deux axes où la Stratégie prévoit un traitement uniforme entre les différents secteurs de la ville, ce troisième axe pourrait permettre à la Ville d'investir en mode proactif dans les secteurs qui font et feront face à une densification importante de la population et à un nombre plus élevé de déplacements intra et intersecteurs.

À cet effet, le conseil de quartier suggère, dans l'Annexe 5, diverses actions pour :

- Favoriser les déplacements piétons et diminuer l'usage de l'automobile ;

---

<sup>2</sup> Synchronisation des feux de circulation aux intersections pour permettre aux piétons de commencer à traverser la rue avant que le feu vert autorisant le virage à droite soit donné aux automobilistes.

- Faciliter les déplacements des personnes à mobilité réduite ;
- Augmenter les déplacements à vélo en créant des voies de déplacements sécuritaires afin de recruter de nouveaux cyclistes qui ne veulent pas utiliser les routes principales où ils doivent cohabiter avec les conducteurs de véhicule.

**RECOMMANDATION 4 :** Investir, en plus des zones scolaires et des sites accidentogènes, dans des changements structuraux pour favoriser et inciter les déplacements sécuritaires à pied et à vélo, et ainsi, délaissier progressivement l’usage de l’automobile

**RECOMMANDATION 5 :** Dans une vision de mobilité durable, prévoir un investissement additionnel ou un réaménagement des investissements pour corriger plus spécifiquement les problèmes de sécurité routière auxquels font face les secteurs comme le nôtre faisant l’objet d’une densification importante.

**RECOMMANDATION 6 :** Maintenir et accroître si possible les investissements pour étendre et améliorer le réseau de pistes cyclables grâce à des pistes unidirectionnelles en site propre.

### **3 LA MISE EN ŒUVRE SPÉCIFIQUE DE LA STRATÉGIE DANS LE QUARTIER DE SAINT-LOUIS**

La Ville a répertorié 140 sites accidentogènes qui seront analysés en vue d’améliorations aux infrastructures visant une diminution des accidents. Seulement huit de ces sites sont dans le quartier de Saint-Louis, dont deux reliés à des parcours hors tramway (n° 96, intersection boulevard Hochelaga et avenue De Rochebelle et n° 300, tronçon boulevard Laurier) et six reliés à des parcours tramway-trambus (n° 78, intersection route de l’Église et boulevard Laurier, n° 376, tronçon chemin des Quatre-Bourgeois et n° 295, 296, 348 et 390, tronçon boulevard Laurier).

Le nombre de sites (intersections et tronçons) dans le quartier de Saint-Louis où la Ville prévoit d’intervenir au cours des cinq prochaines années sera vraisemblablement

insuffisant compte tenu de l'effervescence à laquelle le quartier est et sera confronté en termes de densification et de déplacements sur son territoire. Une minorité seulement des problématiques soulevées par les citoyens du quartier de Saint-Louis en regard de la sécurité routière sont prises en compte dans la Stratégie (Annexe 4).

De plus, bien que la Stratégie mette à juste titre l'accent sur les zones et parcours scolaires de niveau primaire, elle n'inclut pas les écoles secondaires, dont celle De Rochemelle. Le conseil de quartier de Saint-Louis a maintes fois soulevé la problématique de l'intersection du boulevard Hochelaga et de l'avenue de Lavigerie située à proximité de cet ensemble scolaire. De plus, des problématiques reliées aux traverses de piétons hors des zones scolaires (temps alloué, respect des traverses par les automobilistes, etc.), à la vitesse sur certaines rues droites servant de transit (ex. rues Montreuil et de Grondines) et à la configuration d'autres intersections à risque ne semblent pas prises en compte dans la Stratégie.

**RECOMMANDATION 7 :** Examiner, avec la participation des citoyens du quartier de Saint-Louis, les problématiques soulevées par ces derniers au cours des dernières années pour apporter, le cas échéant, les correctifs requis.

#### 4 CONCLUSION

La sécurité routière est l'affaire de tout le monde et tous doivent être sensibilisés et impliqués à cet égard afin d'assurer la sécurité de tous les usagers de la route dont la leur et celle des plus vulnérables, particulièrement les enfants.

Les rues et les artères de la ville, particulièrement en milieu résidentiel, ne peuvent être déconstruites, mais des ajustements structuraux peuvent y être réalisés afin de diminuer la vitesse des véhicules routiers et décourager l'usage de rues larges, droites et visuellement dégagées qui invitent les automobilistes à les utiliser aux fins de transit. Ces ajustements structuraux pourraient permettre de redonner aux résidents la quiétude et la sécurité de leurs milieux de vie et augmenter les déplacements actifs que sont la marche et le vélo.

Ces changements structuraux sont parmi les investissements les plus efficaces pour modifier en permanence l'attitude des automobilistes (rue de quartier et non une autoroute, zone familiale et non une artère commerciale, vitesse réduite, etc.) et inculquer une culture où la personne, et non l'automobile, est la priorité.

Étant donné leurs connaissances du milieu, les citoyens sont les plus aptes à déterminer les problématiques de sécurité routière rencontrées dans leur quartier. Ils devraient être consultés par la Ville pour préciser les besoins et participer avec les spécialistes de la Ville à l'identification des solutions à être mises en place.

La Stratégie de sécurité routière propose de s'adjoindre les dirigeants d'écoles ce qui est une excellente opportunité d'intégrer activement les écoliers dans la mise en œuvre de cette Stratégie et de former le citoyen de demain à la sécurité routière qui demeurera toujours une préoccupation de tous les instants.

## **ANNEXE 1**

### **Recommandations**

**RECOMMANDATION 1 :** Prévoir un mécanisme continu impliquant les citoyens dans la détermination, la priorisation et le choix des solutions en regard des risques de sécurité routière dans leur quartier.

**RECOMMANDATION 2 :** Intégrer à la stratégie de sécurité routière les accidents n'impliquant pas de véhicule routier, mais avec blessures aux usagers de la route que sont les piétons et cyclistes.

**RECOMMANDATION 3 :** Investir en priorité dans les changements structuraux reliés à la configuration des rues pour sécuriser les déplacements piétons notamment en forçant la diminution de la vitesse des véhicules automobiles et en améliorant les aménagements physiques des passages piétons..

**RECOMMANDATION 4 :** Investir, en plus des zones scolaires et des sites accidentogènes, dans des changements structuraux pour favoriser et inciter les déplacements sécuritaires à pied et à vélo, et ainsi, délaissier progressivement l'usage de l'automobile

**RECOMMANDATION 5 :** Dans une vision de mobilité durable, prévoir un investissement additionnel ou un réaménagement des investissements pour corriger plus spécifiquement les problèmes de sécurité routière auxquels font face les secteurs faisant l'objet d'une densification importante.

**RECOMMANDATION 6 :** Maintenir et accroître si possible les investissements pour étendre et améliorer le réseau de pistes cyclables grâce à des pistes unidirectionnelles en site propre.

**RECOMMANDATION 7 :** Examiner, avec la participation des citoyens du quartier de Saint-Louis, les problématiques soulevées par ces derniers au cours des dernières années pour apporter, le cas échéant, les correctifs requis.

## ANNEXE 2

### Total des déplacements dans le secteur Sainte-Foy<sup>3</sup> durant une journée moyenne de semaine

Déplacements qui ont le secteur pour origine et pour destination	100 119	
Déplacements qui ont le secteur pour origine et d'autres secteurs pour destination	141 277	
<b>Total des déplacements qui ont le secteur pour origine</b>	<b>241 396</b>	<b>241 396</b>

Déplacements qui ont le secteur pour destination et qui proviennent des autres secteurs de la Rive-Nord	117 058	
Déplacements qui ont le secteur pour destination et qui proviennent des autres secteurs de la Rive-Sud	21 711	
Déplacements qui ont le secteur pour destination et qui proviennent de l'extérieur du territoire de la Communauté métropolitaine de Québec (CMQ)	2 315	
<b>Total des déplacements qui ont le secteur pour destination et qui proviennent de l'extérieur de celui-ci</b>	<b>141 084</b>	<b>141 084</b>

Déplacements de transit dans le secteur qui proviennent et ont pour destination les autres secteurs de la Rive-Nord	(Indéterminé)	
Déplacements de transit dans le secteur qui proviennent de la Rive-Nord et ont la Rive-Sud pour destination (il est présumé que tous les déplacements de la Rive-Nord à la Rive-Sud empruntent les ponts)	46 449	
Déplacements de transit dans le secteur qui proviennent de la Rive-Sud et ont d'autres secteurs de la Rive-Nord pour destination (il est présumé que tous les déplacements de la Rive-Sud à la Rive-Nord empruntent les ponts)	46 648	
<b>Total des déplacements de transit</b>	<b>93 097</b>	<b>93 097</b>

<b>Total des déplacements</b>	<b>475 577</b>	
<b>Total des déplacements dans le territoire de la CMQ</b>	<b>2 156 176</b>	

<sup>3</sup> Tous modes et tous motifs de déplacement confondus. Le secteur Sainte-Foy correspond aux cinq territoires suivants de l'enquête origine-destination : Cité-Universitaire, Quatre-Bourgeois, Sainte-Foy centre nord, Sainte-Foy centre sud et Pointe-de-Sainte-Foy. Source : Enquête origine-destination 2017 (<https://cmquebec.qc.ca/enquete-origine-destination/>).

### ANNEXE 3

#### **Total des déplacements en automobile dans le secteur Sainte-Foy<sup>4</sup> durant une journée moyenne de semaine**

Déplacements en automobile qui ont le secteur pour origine et pour destination	67 149	<b>180 846</b>
Déplacements en automobile qui ont le secteur pour origine et d'autres secteurs pour destination	113 697	
<b>Total des déplacements en automobile qui ont le secteur pour origine</b>	<b>180 846</b>	

Déplacements en automobile qui ont le secteur pour destination et qui proviennent des autres secteurs de la Rive-Nord	91 467	<b>113 108</b>
Déplacements en automobile qui ont le secteur pour destination et qui proviennent de la Rive-Sud	19 485	
Déplacements en automobile qui ont le secteur pour destination et qui proviennent de l'extérieur du territoire de la Communauté métropolitaine de Québec (CMQ)	2 156	
<b>Total des déplacements en automobile qui ont le secteur pour destination et qui proviennent de l'extérieur de celui-ci</b>	<b>113 108</b>	

Déplacements de transit en automobile dans le secteur qui proviennent et ont pour destination les autres secteurs de la Rive-Nord	(Indéterminé)	<b>85 731</b>
Déplacements de transit en automobile dans le secteur qui proviennent de la Rive-Nord et ont la Rive-Sud pour destination (il est présumé que tous les déplacements de la Rive-Nord à la Rive-Sud empruntent les ponts)	42 784	
Déplacements de transit en automobile dans le secteur qui proviennent de la Rive-Sud et ont d'autres secteurs de la Rive-Nord pour destination (il est présumé que tous les déplacements de la Rive-Sud à la Rive-Nord empruntent les ponts)	42 947	
<b>Total des déplacements de transit en automobile dans le secteur</b>	<b>85 731</b>	

<b>Total des déplacements en automobile dans le territoire du secteur</b>	<b>379 682</b>
<b>Total des déplacements en automobile dans le territoire de la CMQ</b>	<b>1 692 518</b>

<sup>4</sup> Le secteur Sainte-Foy correspond aux cinq territoires suivants de l'enquête origine-destination : Cité-Universitaire, Quatre-Bourgeois, Sainte-Foy centre nord, Sainte-Foy centre sud et Pointe-de-Sainte-Foy. Source : Enquête origine-destination 2017 (<https://cmquebec.qc.ca/enquete-origine-destination/>).





## ANNEXE 4

Au cours des dernières années, les principales sources de préoccupation soulevées et les endroits considérés à risques par les citoyens du quartier de Saint-Louis en matière de sécurité routière sont notamment :

- Le temps insuffisant alloué aux piétons pour traverser certaines intersections, particulièrement les enfants et les personnes à mobilité réduite :
  - Route de l'Église et boulevard Laurier ;
  - Route de l'Église et chemin des Quatre-Bourgeois ;
  - Avenue de Lavigerie et boulevard Hochelaga.
  
- Le virage à droite autorisé ou interdit, mais durant une plage horaire qui se termine trop tôt (16 h), aux intersections situées à proximité d'écoles et en l'absence de brigadiers scolaires :
  - Route de l'Église et chemin Saint-Louis ;
  - Rue de Liège et boulevard Neilson.
  
- Le non-respect des traverses de piétons par les automobilistes même si elles sont dûment identifiées par un marquage au sol et un affichage dont celles-ci :
  - Rue de Valcourt et route de l'Église ;
  - Rue du Général-Tremblay et route de l'Église ;
  - Rue Jean Brillant et avenue Jean-de-Quen (secteur du CHUL) ;
  - Avenues L'Isle-Dieu et Wolfe (secteurs des écoles primaires anglophones) ;
  - Rues Julien-Green et Jean-Brillant (face à l'école Ste-Foy Elementary) ;
  - Avenue des Hôtels (près de l'Aquarium) ;
  - Rue du Sieur-d'Argenteuil, près du secteur des écoles St-Louis-de-France.
  
- L'absence de traverse de piétons (avec son propre feu de signalisation) sur une longue distance entre deux intersections telles :

- Le chemin Saint-Louis, entre la route de l'Église et l'avenue Jean-De-Quen (plus de 400 mètres), malgré la présence d'arrêts de transport en commun du côté nord.
- L'absence de trottoir :
  - Sur la rue Wilfrid-Légaré, entre la route de l'Église et l'avenue Wolfe ;
  - Sur les rues Landry et Mainguy ;
  - Sur le chemin Saint-Louis, du côté nord, entre la route de l'Église et l'avenue Jean-De-Quen ;
  - Sur la route de l'Église, côté est, entre la rue de Montarville et l'école St-Louis-de-France ;
  - Sur la rue de Valmont, côté ouest, entre le chemin Saint-Louis et la rue de la Promenade ;
  - Sur la rue Louis-Jobin, entre les avenues Maricourt et Montpetit;
  - Sur la Côte-Ross et le boulevard Liègeois.
- Les trottoirs non déneigés
  - Sur l'avenue Fournier
  - Sur le chemin de la Gare.
- La vitesse élevée des véhicules :
  - Sur certaines rues en ligne droite utilisée aux fins de transit telles :
    - l'avenue Wolfe (aucun arrêt entre le chemin des Quatre-Bourgeois et la rue Montreuil) ;
    - les rues Montreuil et des Grondines ; ces rues pourraient bénéficier de l'ajout de saillies et/ou d'autres mobiliers urbains ;
  - Sur le boulevard Hochelaga dans le secteur de l'école De Rochebelle ;
  - À des endroits plus achalandés, ou plus étroits, du chemin Saint-Louis.
- Le risque accru d'accidents impliquant des piétons à la suite de la configuration même de certaines intersections :

- Avenue Lavigerie et boulevard Hochelaga (secteur de l'école secondaire De Rochebelle) (dont la possibilité de virage rapide à droite) ;
  - Avenue Lavigerie et route de l'Église, à la jonction avec le boulevard Laurier (structure de virage à droite) ;
  - Rue du Général-Tremblay et route de l'Église, visibilité réduite pour les piétons et les automobilistes par suite de la courbe de la route de l'Église, direction sud ;
  - Rue de Rouville et rue de Valmont (visibilité réduite par suite de la configuration des rues).
- Le comportement d'automobilistes qui ne pourra être modifié qu'avec de nouveaux aménagements physiques des rues :
    - Non-respect de la limite de vitesse qui devrait être réduite dans les zones résidentielles, tout particulièrement celles faisant l'objet d'une circulation de transit, y incluant le chemin Saint-Louis ;
    - Non-respect des arrêts obligatoires, y incluant ceux préalables au virage à droite (panneau d'arrêt ou feux de circulation), tout particulièrement le long des trajets scolaires primaires et secondaires dont les intersections :
      - Avenue Jean-De-Quen et rue Jean-Brillant ;
      - Avenue Jean-De-Quen et rue Lapointe.

## ANNEXE 5

Dans une perspective de mobilité durable, le conseil de quartier de Saint-Louis propose diverses interventions qui pourraient favoriser et inciter les déplacements sécuritaires à pied et à vélo, et diminuer l'usage de l'automobile :

- **Favoriser les déplacements piétons**
  - Interdire les virages à droite sur feu rouge, entre 7 h et 18 h, les jours de semaine, aux intersections situées dans les zones scolaires ou à proximité de celles-ci telle l'intersection du chemin Saint-Louis et de la route de l'Église ;
  - Évaluer si la fluidité de la circulation piétonne et automobile, en l'occurrence les modes et la durée des traverses piétonnes, peut être améliorée aux intersections sans compromettre la sécurité ;
  - Doter de trottoirs les secteurs plus densément peuplés ;
  - Construire des trottoirs plus larges ;
  - Créer, au besoin, des sections de quartier avec des rues apaisées de type « superbloc » ou « home zones » ;
  - Éviter les façades mortes, c'est-à-dire sans portes ni fenêtres ;
  - Assurer un éclairage adéquat des parcours piétons ;
  - Déneiger et nettoyer en priorité les infrastructures piétonnes ;
  - Effectuer une localisation sécuritaire et agréable des arrêts d'autobus ;
  - Ajouter des abribus et du mobilier urbain (ex. des bancs) ;
  - Augmenter les voies réservées qui donnent un avantage aux bus pour diminuer le temps de trajet.
  
- **Faciliter les déplacements des personnes à mobilité réduite :**
  - Réaliser des descentes de trottoir de qualité, en bon état, suffisamment larges et avec une pente adéquate ;
  - Permettre un accès facile aux boutons de signaux piétons ;

- Allonger les phases piétonnes pour permettre aux personnes à mobilité réduite, aux enfants et aux personnes âgées de traverser de façon sécuritaire<sup>5</sup> ;
  - Faciliter l'accès aux arrêts d'autobus ;
  - Prévoir un espace plus dégagé pour prendre l'autobus (trottoir assez large) ;
  - Effectuer un déneigement adéquat des trottoirs et des arrêts de bus ;
  - Inscrire une information au sol par des changements de texture pour les personnes aveugles ;
  - Doter les traverses de piétons d'une information auditive ;
  - Installer des bancs et prévoir des endroits protégés pour se reposer le long du trajet piéton.
- **Augmenter les déplacements à vélo :**
    - Construire des pistes cyclables unidirectionnelles, en site propre, à bonne distance de la zone d'emportierage et qui ne pourront être utilisées aux fins de stationnement, dont le prolongement sur le boulevard Neilson jusqu'à la rue de Marly de la piste cyclable prévue dans le cadre de la réfection du boulevard Hochelaga (projet prioritaire n° 43 Boulevard Hochelaga/Boulevard Neilson de la vision vélo de la Ville de Québec) ;
    - Créer des activités pour le vélo (dimanche à vélo, cyclovia, etc.) et redonner la rue aux déplacements actifs (fermer les rues ou tronçons aux automobiles et les rendre disponibles aux piétons, patins à roulettes, vélo, trottinettes, poussettes, etc.) pour donner le goût aux gens de faire du vélo ou de marcher dans un environnement sécuritaire.

---

<sup>5</sup> Dans une étude de terrain réalisée en 2017, 97 % des personnes âgées ne pouvaient traverser à la vitesse de 1,2 m/s à laquelle les feux étaient synchronisés ; 67 % n'y arrivaient même pas à une vitesse de 0,9 m/s.