

Mémoire dans le cadre de la Stratégie de sécurité routière 2025-2029 de
la Ville de Québec

Conseil de quartier des Jésuites

Septembre 2024

TABLE DES MATIÈRES

Contexte	3
1. LE CONSEIL DE QUARTIER DES JÉSUITES	3
1.1 Limites du quartier	3
2. Enjeux soulevés par la Ville	4
2.1 Partage de la route.....	5
2.2 Perte des capacités perceptives	6
2.3 Dangers autour des écoles.....	7
3. Emplacements dangereux.....	8

CONTEXTE

Dans le cadre de la Stratégie de sécurité routière 2025-2029 de la Ville, cette dernière sollicite les conseils de quartier à se prononcer sur trois enjeux :

- Le partage de la route ;
- La perte des capacités perceptives ;
- Les dangers entourant les écoles à l'entrée et à la sortie, et ce, peu importe le mode utilisé (auto, à pied ou à vélo).

Ce mémoire vise à partager la vision du Conseil de quartier des Jésuites (CQJ) par rapport à ces enjeux.

1. LE CONSEIL DE QUARTIER DES JÉSUITES

Un conseil de quartier (CQ) est une instance de consultation officielle inscrite dans la Charte de la Ville de Québec et, de ce fait, est soutenu par cette dernière. En sont membres toutes les personnes majeures résidant dans le quartier, ainsi que celles représentant un établissement commercial, industriel, institutionnel ou communautaire situé dans le quartier. Pour les citoyens représentés, le CQ s'avère un moyen de faire valoir leurs opinions concernant leur milieu et leur qualité de vie. Le CQ est également appelé à jouer un rôle de concertation auprès des organismes du milieu. Enfin, il peut prendre des initiatives pour stimuler le développement intégré et viable du quartier.

1.1 LIMITES DU QUARTIER

Le quartier des Jésuites est l'un des six quartiers de l'arrondissement de Charlesbourg. Le quartier est situé à l'intérieur des limites territoriales suivantes :

- Boulevard Jean-Talon, au nord;
- Boulevard Loiret, à l'est;
- Boulevard Henri-Bourassa, à l'ouest;
- L'autoroute Felix-Leclerc, au sud.

Le quartier des Jésuites est l'un des trois quartiers de l'arrondissement de Charlesbourg (qui en compte six) qui possédaient un CQ. Ce dernier a été mis sur pied en 2006.

L'avis du conseil de quartier des Jésuites sur les enjeux soulevés par la Ville est présenté dans les sections qui suivent.

2.1 PARTAGE DE LA ROUTE

La mobilité est en transformation dans la région métropolitaine de Québec. Au-delà de la reprise des habitudes de déplacements suivant la pandémie de COVID-19, le Réseau de transport de la Capitale (RTC) a lancé en mai 2021 le service de vélo-partage àVélo, lequel prend de l'expansion chaque année et bat des records d'achalandage annuellement. Depuis quelques années, de nombreux engins électriques ont été mis en service, lesquels permettent de se déplacer avec plus de facilité qu'auparavant. Dorénavant, la mobilité ne se limite plus qu'à la marche, au vélo ou aux modes motorisés.

Tous ces modes de transport sont en compétition pour l'espace, mais ce dernier est limité par le cadre bâti ou les emprises disponibles. Bien que les véhicules motorisés soient limités sur le réseau routier, les autres modes de transport, dont les dimensions sont plus réduites, circulent un peu partout, générant des conflits. Ainsi, le partage de la route ne se limite pas exclusivement aux véhicules motorisés versus les modes non motorisés, mais également aux modes non motorisés entre eux.

Il importe de mentionner que bien que le Code de la sécurité routière régit la conduite de véhicules, de même que les comportements à adopter pour les piétons et cyclistes, les usagers des réseaux viaires ne sont pas au même niveau de connaissance face à la réglementation. En effet, comme la conduite d'un véhicule motorisé requiert l'obtention d'un permis, un conducteur doit connaître les principes de base de la conduite automobile avant de s'engager sur le réseau.

Comme les modes de transport non motorisé ne requièrent aucune formation, cela peut générer une « ignorance commune » de règles primaires inscrites au Code de la Sécurité Routière. Le manque général de connaissances est donc par le fait même une source pouvant occasionner des conflits en raison d'une ignorance des règles de base liées au partage de la route.

Malgré ce qui précède, la cohabitation la plus difficile semble être celle entre les modes motorisés et les modes non motorisés. L'urbanisation de la Ville de Québec, avec ses grands quartiers « monousage » à faible densité (comme c'est le cas dans le quartier des Jésuites), la forte présence d'autoroutes, a créé un milieu favorable à l'automobile, de sorte que la motorisation est élevée, tout comme les attentes envers ce mode.

L'ajout d'aménagements propres à chaque mode de transport permet de définir l'espace dédié à chacun, facilitant ainsi le partage de la route. Toutefois, aux intersections, le nombre de points de conflits est accru, ce qui génère une attention additionnelle.

En section courante, les modes alternatifs à l'automobile sont nécessairement en compétition avec l'espace dédié à l'automobile, de sorte que l'ajout d'aménagements cyclables est souvent

lié à une réduction de la capacité véhiculaire. Ainsi, ce qui plaît aux uns déplaît nécessairement aux autres.

Dans ce contexte, comment favoriser le partage de la route ?

La réponse à la question est complexe, mais deux interventions semblent propices pour favoriser le partage et inciter les gens à adopter de bons comportements en tant qu'utilisateurs du réseau viaire.

D'abord, l'éducation. Est-il normal que seuls les conducteurs de véhicules motorisés soient mis au courant des règles de base à respecter pour se déplacer sur le réseau ? Comment se fait-il qu'on observe une multitude de cyclistes circulant en sens inverse sur des bandes cyclables ou que les piétons ne semblent pas savoir qu'ils doivent normalement circuler en sens contraire de la circulation des véhicules lorsqu'il n'y a pas de trottoir ? Il appert qu'il y aurait d'abord lieu d'éduquer afin que tous connaissent les règles de base. Pour se faire, les moyens sont multiples : campagnes de communication, publicité, formations pour les jeunes dans les écoles, etc.

Ensuite, les bons aménagements. On constate malheureusement à plusieurs endroits sur le réseau routier des géométries uniformes générant de larges traversées ou la tentative de solutionner des problématiques en ajoutant simplement un dispositif de contrôle. La mise en place des bons aménagements, dans les bonnes conditions, peuvent favoriser un partage de la route. Par exemple, la construction de saillies pour sécuriser des traversées est très efficace puisqu'elles permettent notamment :

- de rétrécir la largeur de la chaussée, ayant un effet sur la vitesse des véhicules et l'exposition des piétons;
- d'accroître la visibilité des piétons.

La réglementation devrait aller en ce sens avec notamment des règles plus strictes sur les largeurs de rues pour les nouvelles constructions et les rues qui sont reconstruites. Les largeurs des rues doivent être à l'échelle de la rue et de sa vocation. Est-ce vraiment important dans une rue locale que deux véhicules puissent circuler dans des directions opposées s'il y a des véhicules de stationnés de chaque côté ?

Un changement de paradigme s'impose obligatoirement pour assurer le partage de la route. Ce n'est pas question qui se règle simplement en ajoutant des modes de contrôle, mais bien en s'assurant que les citoyens connaissent les règles et que les aménagements permettent une cohabitation entre les différents usagers, laquelle facilitera le partage de la route.

2.2 PERTE DES CAPACITÉS PERCEPTIVES

Le vieillissement entraîne une perte des capacités perceptives. Ainsi, avec l'âge, il est commun que certains sens s'amenuisent, tout comme les réflexes. Ce faisant, la conduite d'un véhicule motorisé peut devenir plus difficile, au même titre que de circuler en tant que piéton dans un environnement achalandé où circulent plusieurs modes de transport.

Il est évident que, dépendamment de la condition d'une personne, la conduite d'un véhicule motorisé peut s'avérer complexe, voire dangereuse (pour elle-même et pour les autres) lorsque les capacités perceptives sont réduites. Toutefois, les capacités perceptives ne sont pas exclusivement liées à l'âge, mais aussi à l'état de santé et incidemment aux habitudes de vie. Ainsi, il devient difficile d'établir qui est apte et qui n'est pas apte à conduire en deçà de 75 ans, âge où la SAAQ demande une déclaration de l'état de santé.

L'électrification des modes de transports apporte également son lot de défis pour les personnes dont les capacités perceptives diminuent. En effet, les voitures électriques sont beaucoup plus silencieuses et les vélos électriques sont beaucoup plus rapides que les vélos traditionnels. Cela nécessite des changements d'habitudes pour tous.

Si l'enjeu est lié à l'usage d'un mode motorisé, comment réduire la dépendance à l'automobile, une habitude qui est vraisemblablement ancrée dans les habitudes de vie de personnes âgées? Une réponse possible relève de l'urbanisme et de l'éradication de grands quartiers « monousage » afin d'avoir des milieux plus denses et multiusages où les besoins de base sont accessibles à une distance raisonnable de marche.

2.3 DANGERS AUTOUR DES ÉCOLES

Les écoles sont d'importants générateurs de déplacements, notamment de déplacements actifs. Comme les heures d'entrée et de sortie des étudiants sont définies, notamment au primaire et au secondaire, il y a une forte concentration de déplacements dans une courte période, ce qui génère des situations conflictuelles.

Le quartier des Jésuites possède plusieurs écoles primaires, une école secondaire et un cégep, de sorte qu'on retrouve un bon nombre d'écoliers dans les rues du quartier.

Aux écoles primaires, les dépôts des écoliers par les parents sont fréquents, générant une multitude de déplacements véhiculaires sur les rues limitrophes aux écoles, dans un milieu où on retrouve beaucoup de piétons avec parfois aucun trottoir étant donné que les rues sont souvent locales autour des écoles primaires. En situation hivernale, la situation peut rapidement devenir chaotique si la neige n'est pas ramassée rapidement.

Aux écoles secondaires, au-delà des enjeux observés avec les écoles primaires, ces dernières génèrent aussi un important volume d'autobus scolaires. Ce mode de transport est particulièrement problématique en après-midi lorsque tous les autobus quittent le lieu en même temps, dans l'heure de pointe du réseau adjacent. Dans le quartier des Jésuites, la sortie de la Polyvalente de Charlesbourg crée une congestion sur la 10^e Avenue vers 16 h 20 en raison de la présence de deux intersections rapprochées contrôlées par des arrêts dans toutes les directions.

Incidemment, comme les écoles sont des générateurs de déplacements et qu'on y retrouve de nombreux déplacements réalisés avec plusieurs modes dans les rues environnantes, on en

revient à la question du partage de la route où on abordait précédemment les bons aménagements aux bons endroits.

Encore une fois, on ne peut pas résoudre une problématique exclusivement avec un mode de contrôle. Un panneau d'arrêt n'est pas une mesure d'apaisement de la circulation. Il importe de se pencher sur la problématique pour identifier le meilleur aménagement qui devrait être mis en place pour **résoudre la problématique**. À cet égard, la Ville devrait se doter d'un guide de bonnes pratiques identifiant les aménagements pouvant être implantés et dans quelles conditions, de même qu'une politique de rues conviviales comme l'ont fait d'autres municipalités.

À la question « quelle solution collective serait sécuritaire pour tous autour des écoles », nous sommes d'avis qu'il n'y a pas une solution unique qui pourrait être « copiée et collée » à toutes les écoles. Il importe de diagnostiquer chacune afin de définir, d'une part, quels sont les problèmes, et surtout, comment répondre efficacement à ces problèmes. Si on ne regarde que les écoles Guillaume-Mathieu et des Deux-Moulins – Parc-Orléans, qui sont toutes deux dans le quartier des Jésuites, il appert que les problématiques diffèrent et que les solutions dans les deux cas seraient vraisemblablement différentes.

Ceci étant dit, la mise en place de saillies de trottoir près des écoles devrait être faite systématiquement afin d'ordonner les circulations, notamment les déposes-minutes, de faciliter les traversées pour les modes actifs et réduire la délinquance des automobilistes. Dans la même lignée, une réflexion s'impose près des écoles sur la pertinence d'ajouter, sur une certaine distance à partir de l'école, des trottoirs pour faciliter l'accessibilité, même si ces derniers sont situés sur des rues locales.

3. EMBLEMES DANGEREUX

Malgré ce qui précède, la démarche de la Ville étant ciblée sur la sécurité des milieux de vie, nous convenons opportun d'ajouter à ce mémoire une liste d'endroits jugés dangereux par le conseil de quartier des Jésuites, que ce soit dans le quartier ou à proximité de ce dernier :

- Rue Chamonix dans son ensemble : vitesse pratiquée élevée, non-respect des arrêts obligatoires, véhicules lourds stationnés limitant la visibilité à une intersection, traverses piétonnes non sécuritaires, signalisation cyclable déficiente;
- Rue du Vignoble : bien que ce soit une rue partagée, elle n'est pas conviviale vu son aménagement de type rural et la vitesse pratiquée par les véhicules motorisés;
- Traversée du boulevard Henri-Bourassa à la rue Bernier;
- Piste cyclable du Parc de la Rivière Beauport : faible éclairage, souvent des débris sur la chaussée, importantes dénivellations soudaines sur le pavage;
- Traversées des rues de la Constellation et des Pigamons à partir de l'aménagement cyclable;

- Abords de l'école Guillaume-Mathieu, en particulier sur le boulevard Mathieu : limites de vitesse non respecté, non-respect des panneaux d'arrêt, comportements dangereux envers les piétons aux intersections;
- Intersection 76^e rue Est et 3^e Avenue est (devant le Cégep Limoilou)
- Traversée du boulevard du Loiret à la hauteur de la rue Verreault pour accéder au parc de la Montagne des Roches