

Mémoire déposé dans le cadre  
des consultations publiques de la Ville de Québec

**Avis sur les orientations de politiques et recommandations**  
**Stratégie de sécurité routière 2020-2024**

Présenté par le Conseil de quartier de Saint-Jean-Baptiste (CQSJB)



Janvier 2020

Ont participé à la recherche, la rédaction et la révision de ce mémoire :  
Fabien Abitbol  
Priscilla Corbeil  
Maggy Desgagnés  
Louis Dumoulin  
François Talbot

## **Table des matières**

---

<b>1</b>	<b>REDUCTION DE LA VITESSE</b>	<b>1</b>
<b>2</b>	<b>ENDROITS ACCIDENTOGENES</b>	<b>4</b>
<b>3</b>	<b>TRANSPORT ACTIF ET EN COMMUN</b>	<b>9</b>
<b>4</b>	<b>CONCLUSION</b>	<b>12</b>
<b>5</b>	<b>REFERENCES</b>	<b>13</b>
<b>6</b>	<b>ANNEXES</b>	<b>15</b>

# 1 Réduction de la vitesse

---

Il semble bien que les automobilistes aient tendance à être peu sensibles à la signalisation dans la pratique de leur conduite quant aux limites de vitesse affichées puisqu'ils ajustent davantage la vitesse de déplacement selon la perception du danger, ou bien l'aménagement de la route, tout comme ils respectent peu les limites de vitesse dans les principaux axes routiers. Mais d'un autre côté, certaines observations déjà effectuées sur les limites de vitesse et les accidents sur la route montrent des résultats obtenus plutôt dans la bonne voie pour les usagers vulnérables en ce qui concerne le cas spécifique de modification à l'égard de zones se trouvant nouvellement à une vitesse réduite à 30 km/h : « Toutefois, un suivi des données d'accidents mené à Londres à la suite de la mise en place de zones à vitesse réduite à 30 km/h a permis de constater une réduction de 32 % à 35 % des collisions avec des piétons et de 17 % avec des cyclistes. » (Ville de Québec, 2020a : 39.)

En 2015, le ministère des Transports du Québec faisait paraître un *Guide à l'intention des municipalités : Gestion de la vitesse sur le réseau municipal en milieu urbain*. Cet opuscule correspondait en tous points aux critères pour que la vitesse dans le quartier Saint-Jean-Baptiste soit limitée à 30 km/h, hormis sur le boulevard René-Lévesque (ministère des Transports du Québec, 2015). Le Conseil de quartier de Saint-Jean-Baptiste (CQSJB) demandait à l'automne de la même année la limitation à 30 km/h uniquement sur toutes les voies de circulation du quartier Saint-Jean-Baptiste situées au nord du boulevard René-Lévesque de Salaberry à Honoré-Mercier : « IL EST RÉSOLU : que le conseil d'administration du conseil de quartier Saint-Jean-Baptiste demande à la Ville de Québec de décréter une limitation de vitesse à 30 km/h sur toutes les voies de circulation du quartier Saint-Jean-Baptiste situées au nord du Boulevard René-Lévesque entre l'Avenue de Salaberry et l'Avenue Honoré-Mercier et demande au ministre des Transports du Québec d'approuver une telle décision; de transmettre la présente demande au maire de la Ville de Québec et au ministre des Transports du Québec. » (CQSJB, 2015.) La résolution CA-15-75 reçut cependant une réponse négative de la part de la Ville.

Au printemps 2016, dans le cadre des animations estivales organisées par la Société de développement commercial (SDC) du Faubourg, le CQSJB demandait à nouveau une limitation à 30 km/h, cette fois uniquement sur la rue Saint-Jean entre Salaberry et Honoré-Mercier, du 1<sup>er</sup> juin au 4 septembre : « IL EST RÉSOLU : que le Conseil de quartier Saint-Jean-Baptiste appuie le projet d'aménagement estival de la place publique sur le parvis de l'église Saint-Jean-Baptiste et les stationnements piétons pour l'aménagement de terrasses estivales sur la rue Saint-Jean; que le conseil d'administration du Conseil de quartier de Saint-Jean-Baptiste demande à la Ville de Québec de limiter la vitesse à 30 km/h sur la rue Saint-Jean entre l'avenue Turnbull et l'avenue Honoré-Mercier du 1<sup>er</sup> juin 2016 au 4 septembre 2016 inclusivement; de transmettre cette résolution à l'Arrondissement de La Cité-Limoilou et au bureau du transport de la Ville de Québec, ainsi qu'à la conseillère municipale du district Cap-aux-Diamants. » (CQSJB, 2016.) Cette résolution CA-16-22 n'a pas non plus eu de suite favorable.

Toujours en 2016, cette fois à la suite des annonces de la Ville de Montréal, le CQSJB adoptait la résolution CA-16-75, demandant à la Ville de Québec de se doter d'une stratégie Vision Zéro : « IL EST RÉSOLU de demander à la Ville de Québec de se doter d'une stratégie Vision zéro

accident basée sur les quatre principes susmentionnés et d'adhérer au Réseau canadien des villes pour une Vision zéro accident fondé par la Ville de Montréal; que la présente résolution soit transmise à M. Régis Labeaume maire de la Ville de Québec, à Mme Suzanne Verreault présidente de l'Arrondissement La Cité-Limoilou et à M. Patrick Voyer conseiller municipal du district électoral des Monts et responsable des dossiers de sécurité au sein du conseil exécutif de la Ville de Québec. » (CQSJB, 2016.) Résolution qui n'a pas trouvé d'écho favorable auprès des élus de la majorité.

Aussi, le conseil d'administration du CQSJB voit d'un œil favorable l'annonce faite trois ans plus tard, à l'automne 2019 de vouloir réduire les accidents routiers en restreignant certaines artères à 40 ou 30 km/h, d'autant que les calculs de la Ville indiquent qu'un ralentissement de la vitesse maximale ne rallonge que minimalement le temps de trajet des véhicules. Le conseil d'administration du CQSJB réitère donc sa volonté de restreindre à 30 km/h la vitesse dans le quartier Saint-Jean-Baptiste, au nord de René-Lévesque, depuis Salaberry jusqu'à Honoré-Mercier. Il convient d'inclure également dans ces restrictions la rue Saint-Jean, parsemée de feux rouges, sur laquelle se situe une école primaire. Par ailleurs, outre la signalisation fixe dans les diverses entrées du quartier ainsi que les rappels aux lieux jugés nécessaires, il serait bon que la signalisation au niveau de l'école soit maintenue en guise de rappel.

Il est demandé à la Ville de Québec que soient marqués des points d'entrée dans les zones résidentielles et que soit affirmée de la présence de la zone scolaire en prévenant à l'avance de la zone 20 km/h des rues partagées tout en ayant le souci de ne pas polluer visuellement l'environnement. Il est important de noter que les cyclistes tout comme les automobilistes doivent avoir le souci de la sécurité des piétons qui sont les plus fragiles utilisateurs de la voie publique.

De plus, le quartier Saint-Jean-Baptiste est confronté aux inconvénients occasionnés par la circulation de transit. En effet, un nombre considérable d'automobilistes empruntent les chemins de notre quartier quotidiennement pour se rendre à leur lieu de travail. Bien qu'ils circulent surtout sur les axes principaux, la circulation de transit est également présente dans de plus petites rues résidentielles. Dans la mesure où, en communiquant sur les conséquences de la mise en place du Réseau structurant de transports en commun (RSTC) la Ville a indiqué que la circulation des véhicules serait perturbée en divers endroits, le conseil d'administration du CQSJB craint que le quartier Saint-Jean-Baptiste ne devienne, encore davantage, un itinéraire de délestage pour les automobilistes espérant gagner quelques minutes et perturbant ainsi la tranquillité des résidents et la sécurité d'un quartier dans lequel on se déplace particulièrement à pied.

Saint-Jean-Baptiste est le quartier qui a le plus de piétons à Québec. Il doit le demeurer et s'améliorer. Il faut que leurs déplacements soient sécuritaires, conviviaux, agréables et efficaces, particulièrement pour les enfants et les personnes à mobilité réduite (personnes âgées, parents avec poussette, etc.). Il est nécessaire de revoir l'aménagement – largeur et conception des trottoirs, ainsi que de mettre en place un affichage adapté afin d'affirmer le caractère particulier du faubourg Saint-Jean-Baptiste. La place de l'église Saint-Jean-Baptiste, réalisée en 2001, après 15 ans de travail et de sensibilisation, a été demandée et créée principalement pour mettre en valeur la façade du bâtiment et augmenter la zone de sécurité de l'école hors périmètre scolaire — piétonnisation d'une section de rue.

Selon les responsabilités et les compétences alors respectivement en vigueur, nous comprenons la position de la Ville de Québec de se voir contrainte également par le gouvernement du Québec, notamment par le ministère des Transports du Québec, ou encore la Société de l'assurance automobile du Québec (SAAQ). Il demeure tout de même envisageable par la Ville de porter aussi à l'attention de ce ministère tout comme de cette société d'État certaines demandes d'intervention provenant de la population, ou bien d'aviser par rapport à des problèmes affectant de façon notable la sécurité des personnes sur la route. Ainsi, dans les conditions pouvant se présenter de manière appropriée, nous encourageons la Ville de Québec à signifier à l'endroit de la SAAQ de mesurer à nouveau les quelques aspects suivants, qui se rapportent essentiellement au permis de conduire :

— Réévaluer à la hausse les points d'inaptitude en ce qui concerne les infractions liées :

Aux excès de vitesse.

À ces autres types d'infractions :

Dépasser une bicyclette sans l'espace suffisant pour effectuer la manœuvre [2 points.]

Ne pas respecter la priorité accordée aux piétons et aux cyclistes à une intersection [2 points.]

Ne pas s'arrêter avant d'effectuer un virage à droite sur un feu rouge là où ce virage est permis [3 points.]

Ne pas s'arrêter à un feu rouge ou à un panneau d'arrêt [3 points.]

Ne pas se conformer aux ordres d'un signaleur routier, d'un agent de la paix ou d'un brigadier scolaire [4 points.] (SAAQ, 2020.)

— Réévaluer à la baisse la valeur de vitesse accordée aux différentes catégories des zones de limite de vitesse en vue des sanctions effectuées par les points d'inaptitude pour l'infraction du dépassement de la limite de vitesse.

Par ailleurs, notons au plan symbolique, que si l'automobile peut représenter un certain symbole de plaisir et de liberté, il importe cependant de soulever du point de vue de la sécurité que l'aspect de l'expérience vécue d'une nature hédoniste dans la conduite de la voiture comme objet fétiche de consommation peut comporter également une part de danger réellement rencontré à la fois pour soi-même et pour autrui ; s'il arrivait que cette conduite se retrouve par exemple accompagnée singulièrement d'une recherche de jouissance ici et maintenant de la part de la personne au volant, tout comme de fortes sensations sur la route :

Il n'est pas rare de voir des automobilistes rouler à vive allure sur une rue achalandée en faisant crier les pneus ou gronder le moteur (Bourdages-Sylvain et Rioux, 2005 : 22).

[La voiture] est un des seuls objets de consommation qui nous confronte à la mort, où une seule fausse manœuvre peut nous plonger dans le gouffre (Bourdages-Sylvain et Rioux, 2005 : 26).

## 2 Endroits accidentogènes

---

Dans l'intention de diminuer les zones accidentelles dans notre quartier, nous demandons à la Ville de Québec que soient clairement marquées les accès au faubourg Saint-Jean-Baptiste pour éviter les excès de vitesse malgré la signalisation, la courbure et le désaxement de nos rues. À titre d'exemple, la place du Faubourg, inaugurée en 1992, a été un premier geste de piétonnisation et de verdissement — incluant l'art public, visant à donner plus de place aux piétons et les travaux réalisés en 2017-2018 ont contribué à améliorer ainsi qu'à sécuriser la circulation piétonnière à cette intersection. La Ville a réalisé quelques travaux, au début des années 2000, destinés à ralentir la vitesse sur la rue Saint-Jean tout en créant une porte d'entrée pour le faubourg Saint-Jean — mise en place d'un goulot par l'élargissement des trottoirs avec aires de plantation. Un exercice plus important de piétonnisation et de verdissement a également été fait au pied de la côte Sainte-Geneviève, autre porte d'entrée pour le faubourg Saint-Jean. Nous demandons de surcroît à la Ville de Québec d'augmenter les zones sécuritaires pour les piétons en identifiant au préalable les lieux de conflits piétons-vélos-automobiles qui seraient dus à un manque de visibilité ou à la vitesse, selon les types accidents et les acteurs impliqués.

En suivant la documentation de la Ville de Québec par rapport aux zones ou endroits *accidentogènes*, de même que les travaux effectués de *géoréférencement* de données informatisées qui se trouvent localisées sur carte interactive de l'organisme Accès transports viables, il peut ressortir un inventaire de sites et d'intersections des axes routiers les plus potentiellement problématiques pour les collisions graves, tout comme les accidents routiers ayant impliqué les usagers vulnérables de la route, autrement dit les accidents piétons et cyclistes : « Mise à jour en tenant compte des données d'accidents recensés en 2014, ce projet a été réalisé grâce à des informations obtenues auprès de la Société de l'assurance automobile du Québec et à l'appui de nombreux bénévoles. Cette carte interactive a ainsi permis de diffuser une information inédite à de nombreux groupes de citoyens désireux d'améliorer la sécurité dans leur quartier. » (Accès transports viables, 2016 : 8.)

Nous avons recherché le nombre le plus élevé des accidents récemment arrivés selon les jours de la semaine et les heures à des axes routiers plus névralgiques dans le quartier Saint-Jean-Baptiste, que sont Honoré-Mercier, Saint-Jean et Salaberry, en utilisant les données empiriques accessibles provenant des rapports d'accident alors enregistrés et compilés par la SAAQ :

Nombre le plus élevé des accidents selon les jours de la semaine et les heures en 2018

Pour Honoré-Mercier

Jours de la semaine : mardi — 8 accidents —, suivi de mercredi, jeudi et dimanche — 6 accidents chacun.

Heures : 16 h à 16 h 59 — 7 accidents —, suivi de 9 h à 9 h 59 et 17 h à 17 h 59 — 4 accidents chacun —, puis de 15 h à 15 h 59 — 3 accidents.

Nombre total\* : 37 accidents.

## Pour Saint-Jean

Jours de la semaine : mardi, mercredi et samedi — 6 accidents chacun.

Heures : 11 h à 11 h 59 et 15 h à 15 h 59 — 3 accidents chacun.

Nombre total\* : 28 accidents.

## Pour Salaberry

Jours de la semaine : mercredi et dimanche — 3 accidents chacun.

Heures : 9 h à 9 h 59 — 3 accidents.

Nombre total\* : 9 accidents.

\* Incluant tous les jours et les heures.

(Voir les tableaux et les graphiques en annexe pour plus de détails.)

Nous avons recherché également des articles de médias locaux et régionaux qui peuvent présenter sommairement des accidents qui se sont produits dans le quartier sur les axes routiers Honoré-Mercier, Saint-Jean et Salaberry, dont voici quelques courts extraits :

## Honoré-Mercier

« Elle précise que selon les premières informations recueillies, un des deux véhicules aurait brûlé un feu rouge. Une enquête a été ouverte. » (Radio-Canada, 6 janvier 2012)

« Ni l'alcool ni la vitesse ne seraient en cause dans cet accident, que des spécialistes de la police s'affairaient à reconstituer durant une bonne partie de la soirée de lundi afin d'en déterminer les causes. » (Le Soleil, 31 octobre 2016.)

« Selon le Service de police de la Ville de Québec (SPVQ), l'un des deux véhicules aurait brûlé un feu rouge. » (Le Journal de Québec, 27 août 2019)

## Honoré-Mercier et Saint-Jean

« Le conducteur, un homme de 28 ans, aurait effectué un virage brusque vers la gauche afin d'éviter un autre véhicule qui lui aurait coupé le chemin. C'est à ce moment qu'il aurait perdu la maîtrise de son véhicule. Il a percuté les garde-fous du terre-plein et sa voiture a effectué un capotage. » (Radio-Canada, 6 avril 2013.)

## Salaberry

« Or, l'expérience a prouvé au cours des derniers mois que le système ne répond pas aux attentes et les résidents du Saint-Patrick ont vite déchanté. D'abord, les automobilistes ne ralentissent pas, même quand les feux sont activés, regrettent-ils. » (Le Journal de Québec, 8 avril 2019.)

« En matinée, le SPVQ a fermé les côtes Saint-Sacrement et de Salaberry quelques minutes pour permettre à la Ville d'épandre du sel sur les chaussées. Vers 8 h 30, un journaliste du Soleil a d'ailleurs vu sur la côte de Salaberry plusieurs voitures qui dérapaient et sont passées près de faire des sorties de route. » (Le Soleil, 12 novembre 2019.)

Vers 2004, il a été demandé à la Ville que soit prolonger le temps de traverse au carrefour Saint-Jean/Salaberry puisque sont situés à un coin de cette intersection la Seigneurie de Salaberry abritant une centaine de logements pour personnes âgées, une clinique médicale et une pharmacie et sur l'autre le CLSC Haute-Ville, de plus, il s'agit d'un carrefour extrêmement venteux et particulièrement froid en hiver.

Nous avons fait quelques observations directement sur les lieux à des feux de circulation se situant à deux intersections dans le quartier que nous avons déjà reconnues comme pouvant poser spécifiquement problème quant à la sécurité routière, dont voici deux exemples depuis l'axe Saint-Jean :

#### Observations aux feux de circulation

Durées pour la traverse de la chaussée ou l'attente — valeurs approximatives (arrondies)

##### Intersection Honoré-Mercier et Saint-Jean

Direction de l'ouest vers l'est (Faubourg Saint-Jean vers Vieux-Québec)

Vert : 20 secondes

Rouge : 1 minute 35 secondes (95 secondes)

Silhouette : 25 secondes

Main\* : 1 minute 35 secondes (95 secondes)

Note : aucune

Cas de figure : Silhouette > Vert < Rouge = Main

##### Intersection Saint-Jean et Salaberry

Direction de l'est vers l'ouest (Faubourg Saint-Jean vers Montcalm)

Vert : 40 secondes

Rouge : 45 secondes

Silhouette : 20 secondes

Main\* : 1 minute 20 secondes (80 secondes)

Note : flèche pour tourner à droite

Cas de figure : Silhouette < Vert < Rouge < Main

\* Durée d'attente maximale avec appel de feux pour piétons.

De plus, notons qu'il apparaît que lorsque la durée d'attente pour les piétonnes et piétons se trouve être excessive à une intersection, le non-respect de la signalisation peut être généré. Prenons un exemple simple concernant l'encadrement de déplacements à l'intérieur du quartier Saint-Jean-Baptiste avec la signalisation qui se trouve à l'intersection des rues Saint-Jean et Sutherland, pouvant demander en particulier une intervention de la Municipalité afin de permettre l'ajustement de la phase piétonne. À cette intersection du quartier, dont nous pouvons à la fois remarquer sur place que les conductrices et conducteurs de véhicule disposent de 40 secondes de plus que les piétonnes et piétons pour croiser la rue Sutherland et que sa traversée demeure aussi sécuritaire pour les personnes à pied, puisque la rue est à sens unique en direction de Saint-Jean, le CQSJB a déjà soumis une recommandation à cet effet à la Ville de Québec en vue de corriger l'anomalie : « IL EST RÉSOLU de recommander à la Ville de Québec que la durée de la phase piétonne soit ajustée à 55 secondes à l'intersection des rues Saint-Jean et Sutherland, pour la traversée est-ouest sur le trottoir nord de Saint-Jean. La même

recommandation s'applique à l'intersection Saint-Jean et Sainte-Geneviève et aux autres intersections du quartier où les piétons ne risquent pas d'être croisés par les véhicules car ils sont immobilisés aux feux rouges. » (CQSJB, 4 décembre 2018 : 8.)

Pour les endroits *accidentogènes* de notre réseau routier, nous encourageons la Ville de Québec à entendre dans l'ensemble les pistes de solution suivantes, que nous considérons comme globalement intéressantes, pouvant être appropriées et applicables :

— La sélection envisagée du mode de fonctionnement protégé des feux pour piétons, de même que la vitesse de marche de 0,9 m/s dans le calcul du temps de traversée :

Tous les mouvements de véhicules sont interdits durant toute la phase piétonne. Le virage à droite au feu rouge est interdit dans les approches où les véhicules effectuant la manœuvre croisent le passage pour piétons.

Le temps de traversée se calcule essentiellement en divisant la longueur du passage par la vitesse de marche des piétons. Cette vitesse varie de 0,9 m/s à 1,3 m/s. Par exemple, pour un passage piétonnier d'une longueur de 12 mètres, le temps de traversée sera de 12 secondes si la vitesse de marche est de 1 m/s (Transport Québec, 2020b).

— Suivant les planifications et les stratégies en cours par la Ville de Québec, avec la mise en œuvre du Bureau de la sécurité routière notamment, la poursuite d'un accroissement de la surveillance et du contrôle aux endroits *accidentogènes*, tout comme à différents moments ciblés connaissant déjà un nombre plus significatif d'accidents : « Le Bureau aura pour mission d'assurer la sécurité de l'ensemble des usagers du réseau routier municipal. En plus d'informer, de prévenir et de sensibiliser, le Bureau aura la responsabilité de planifier, d'organiser et d'effectuer des opérations et des activités de surveillance dans les zones accidentogènes. » (Ville de Québec, 2020b : 5.)

— L'augmentation de radars photo mobiles, comme le planifie la Ville en ce moment, mais aussi et surtout d'appareils de surveillance aux feux rouges et de contrôle des vitesses : « La Ville a l'intention de doubler, dès 2022, le nombre de ses radars photo mobiles et de négocier avec le gouvernement du Québec la pleine autonomie dans l'utilisation des appareils de contrôle automatisé sur son territoire. » (Ville de Québec, 2020b : 3.)

Cet appareil combine les fonctionnalités du radar photo fixe et de l'appareil de surveillance aux feux rouges. Installé à une intersection munie de feux de circulation, il détecte le passage interdit d'un véhicule sur un feu rouge et prend des photos du véhicule au moment de l'infraction.

L'appareil de surveillance aux feux rouges et de contrôle des vitesses est positionné de manière à fournir une photographie de la vue générale de l'intersection, y compris notamment les feux de circulation surveillés, la ligne d'arrêt et le véhicule en infraction.

Par ailleurs, il mesure la vitesse d'un véhicule et prend des photos de celui-ci lorsqu'il excède la vitesse prescrite, et ce, indépendamment de la couleur du feu de circulation (rouge, jaune ou verte).

Les photos sont cryptées et acheminées automatiquement au centre de traitement de la preuve. Le rapport d'infraction n'est produit que lorsqu'un agent de la paix constate l'infraction (Transport Québec, 2020a).

— Plus spécifiquement, au plan technique les diverses prédispositions et vérifications nécessaires recherchant à éviter des cas de figure se retrouvant avec des différences anormalement trop élevées quant aux valeurs relatives aux durées de traverse ou d'attente pour chacun des feux de circulation.

Par ailleurs, en plus de mesures traditionnelles de réglementation ou bien de contrôle, l'on peut envisager de faire de façon complémentaire sur le long terme de la *conscientisation* par rapport à des enjeux pratiques de sécurité routière ; mais aussi d'intervenir plus spécialement dans cette optique visant à favoriser sensiblement sur le même sujet une mobilisation au plan culturel de manière large dans la population, ou encore en faisant appel plutôt à l'éthique et la civilité sur la route : « La nouvelle réglementation du Code de sécurité routière exige également que les automobilistes s'immobilisent aux passages pour piétons dès qu'une personne signifie son intention de traverser la voie. La Ville a l'intention d'intensifier les campagnes de sensibilisation et de contrôle afin que les usagers respectent cette nouvelle règle. » (Ville de Québec, 2020a : 38.)

### 3 Transport actif et en commun

---

Les valeurs partagées et privilégiées au sein du CQSJB sont la démocratie, l'égalité, l'équité et la solidarité. Le CQSJB poursuit les objectifs du développement durable au niveau municipal avec notamment la mise en valeur d'un cadre urbain digne de nombreuses qualités d'un milieu de vie reflétant le modèle d'un *écoquartier* : « Ce qui se traduit par exemple avec un intérêt soutenu pour l'aménagement de services essentiels et de commerces de proximité, l'accessibilité au lieu du travail ou des établissements d'enseignement, l'espace piétonnier ainsi que la circulation routière en toute sécurité avec des rues embellies, conviviales et partagées — arbres, lampadaires, trottoirs, priorité aux piétons, espaces pour les cyclistes, vitesse sécuritaire permise pour la circulation, etc. » (Comité Mobilité durable du CQSJB, 2019 : 1.)

De surcroît, le CQSJB encourage plus spécifiquement la planification d'aménagements qui prennent en considération la part modale pour les déplacements dans le quartier Saint-Jean-Baptiste. Il favorise la mise en place d'aménagements représentatifs de la part modale des déplacements domicile-travail effectués par les résidentes et résidents du quartier, qui en date de 2016 constitue à plus de 73 % des modes durables (marche, vélo et transport en commun). Plus en détail, suivant les statistiques du recensement canadien de 2016, qui sont présentées par Yann Turgeon pour la Table de concertation vélo des Conseils de quartier dans « Parts modales dans les arrondissements et les quartiers de Québec » (2017) : « Précisons que ces déplacements dans le quartier se font à 47,7 % à pied (au 1<sup>er</sup> rang des quartiers à Québec), à 4,9 % en vélo (5<sup>e</sup> rang) et à 20,7 % en transport en commun (10<sup>e</sup> rang). Saint-Jean-Baptiste est d'ailleurs au dernier rang des quartiers pour les déplacements en "auto-solo" sur un total de 35 quartiers avec seulement 24 % de part modale. » (Comité Mobilité durable du CQSJB, 2019 : 1.)

La topographie (pentes) du quartier, l'étroitesse des rues et des trottoirs, le manque de dégagement du bâti par rapport à l'espace public imposent des aménagements particuliers pour rendre sécuritaires rues et trottoirs. La convivialité implique un éclairage urbain sécuritaire que ce soit sur rues que sur trottoirs, généralement mal entretenus dans notre quartier, mais qui respecte les résidents dans leurs intérieurs. Par exemple, l'éclairage sur la rue Saint-Jean y est multiple : celui de la Ville, les vitrines et les quelques bâtiments dotés d'un éclairage architectural. Il faut encourager ce type d'initiatives. Cela rend la rue Saint-Jean sécuritaire tant par rapport aux agressions qu'à la circulation piétonne puisque les trous, les plaques de glace et autres obstacles y sont davantage visibles. Notons également l'importance de l'enfouissement des fils et de la disparition des poteaux (arbres sans feuille) sur l'emprise des trottoirs, nuisant à la circulation piétonne en toutes saisons. De plus, ces fils traversant les rues du faubourg sont une nuisance quant à la circulation des véhicules du service des incendies de la Ville de Québec. Nos trottoirs en milieu résidentiel sont probablement avec ceux du Vieux-Québec les plus étroits de Québec rendant plus difficile leur entretien et dangereux le passage, particulièrement pendant la saison hivernale entre les opérations de déneigement et les toitures en pente chargées de glace et de neige. D'où l'usage répandu de marcher au milieu de la chaussée dans le quartier, ce qui est nettement plus sécuritaire que les trottoirs.

À la fin des années 1980, début 1990, la rue Saint-Jean a été refaite en profondeur, en plusieurs étapes, amenant l'élargissement des trottoirs et la création de bacs de plantations dans le but de ralentir la vitesse automobile. Déjà à cette époque, on revendiquait une meilleure qualité de vie pour les piétons. Rappelons que d'anciens lieux de stationnement, suite à des démolitions, ont été réaménagés pour les piétons : parc Scott, parc Richelieu, parc Berthelot, place de l'église

Saint-Jean-Baptiste, place du Faubourg, l'esplanade devant l'ancien hôpital Jeffery-Hale, parc de l'Amérique française, bas de la côte Sainte-Geneviève, passage Olympia, etc. La révision de la manière de stationner sur les rues Saint-Jean et Turnbull a aussi permis d'élargir les zones réservées aux piétons : du stationnement en épi au stationnement parallèle.

Parmi les autres causes probantes d'accidents piétonniers dans le quartier Saint-Jean-Baptiste, signalons les gouttières qui s'écoulent directement sur les trottoirs au lieu d'être collectées sur le réseau d'égouts. Avec les jeux de température à l'intérieur d'une même journée, en absence de main-courante, les trottoirs en pente sont très glissants, des carrefours comme celui de Saint-Gabriel/Claire-Fontaine qui deviennent ainsi à demi couverts par la glace forçant les piétons à emprunter la rue.

Dans l'objectif d'améliorer à la fois la sécurité des personnes, l'offre de services et l'accessibilité pour le réseau de transport actif et en commun, nous portons à l'attention les quelques suggestions suivantes : aménagements d'espaces piétonniers et cyclistes plus sécuritaires, qui se trouvent être davantage *interreliés* et utilitaires, incluant d'autres espaces récréatifs ; mise en place de stationnements pour les vélos et de services pour la location, l'entretien et la réparation ; augmentation et amélioration des abris aux arrêts d'autobus ; aménagements de terminus et pôles d'échanges sans danger pour les usagers ; des espaces sécuritaires aux passages et stations du parcours des futurs *trambus* et tramways en surface comme dans les souterrains — de jour, soir et nuit.

Le CQSJB manifeste tout particulièrement un intérêt à l'égard de mesures sociales pour le transport en commun en prenant en compte, entre autres, les mesures relatives à l'aménagement des parcours du Réseau de transport de la Capitale (RTC) sur le territoire en visant en priorité l'accès aux services essentiels, tout comme les mesures d'accessibilité en transport, ou bien les mesures tarifaires :

IL EST RÉSOLU d'appuyer un aménagement urbain des parcours du RTC qui soit planifié en visant en priorité l'accès aux services essentiels, dans les meilleurs délais possibles de déplacement, que ce soit pour les hôpitaux, les cliniques médicales, les établissements d'enseignement, les services communautaires, les épicerie, les zones à forte concentration d'emplois comme les établissements gouvernementaux, les commerces ou bien les parcs industriels. Cette planification inclut l'aménagement des espaces reliés au réseau, dans l'harmonisation et le respect des quartiers, dont l'accent est mis sur la sécurité des personnes pour la circulation piétonnière et des cyclistes tout en permettant de façon adéquate le verdissement des lieux et l'amélioration de la canopée (CQSJB, 7 mai 2019 : 18).

Le projet d'un réseau structurant de transport en commun (RSTC), s'il se dessine toujours comme on nous l'a présenté jusqu'à maintenant, nous amènera à revoir le réaménagement des boulevards Honoré-Mercier et surtout René-Lévesque : piétons, vélos, verdissement et intégration de l'art aux projets publics, tant pour les circulations souterraines que pour les espaces extérieurs.

Le CQSJB appuie la réalisation du projet de RSTC de la Ville de Québec, ne serait-ce qu'en vue de bien œuvrer collectivement dans le sens plus global de la protection de l'environnement, l'amélioration de l'état de santé en général de la population, l'obtention de bénéfices substantiels sur le plan du développement social et économique :

IL EST RÉSOLU qu'à leur tour, le Conseil de quartier de Saint-Jean-Baptiste se joint à cette vaste mobilisation en appui au projet de réseau de transport structurant de la Ville de Québec, et, de ce fait,

réitèrent l'urgence liée à la mise en œuvre de ce réseau à l'échelle de l'agglomération autant que son importance, et, de ce fait, espèrent voir le financement de ce projet confirmé afin d'éviter de mettre en danger sa mise en œuvre à l'intérieur de l'échéancier préparé par la Ville de Québec (CQSJB, 4 juin 2019 : 10).

## 4 Conclusion

---

Brièvement en guise de conclusion, nous encourageons la Ville de Québec d'aller plus avant en explorant à nouveau certaines avenues qui permettent de saisir de façon plus précise et approfondie les divers facteurs à prendre en considération pouvant occasionner des accidents sur la voie publique en vue d'aiguiller de prochaines interventions. Dans la mesure du possible, il peut s'agir par exemple d'analyses poussées à partir de rapports d'accident ou d'événement, tout comme d'enquêtes qui ont été ouvertes par le passé, ou encore de nouvelles recherches à produire avec problématique clairement définie, suivant une approche largement quantitative, mais aussi bien qualitative, etc. À ce propos, la Ville prévoit déjà effectuer dans les prochaines années des analyses et travaux d'expertise des collisions graves : « Toute nouvelle collision impliquant une victime sera analysée par une équipe dédiée, réunissant les experts en sécurité routière du Service du transport et de la mobilité intelligente et du Service de police de la Ville de Québec. » (Ville de Québec, 2020b : 5.)

## 5 Références

---

Accès transports viables : *District électoral du Cap-aux-Diamants (secteur Saint-Jean-Baptiste/Montcalm) : accidents routiers avec piéton(s) de 2005 à 2015*  
[http://transportsviables.org/wp-content/uploads/2017/09/1district\\_st-jean-baptiste\\_pietons.pdf](http://transportsviables.org/wp-content/uploads/2017/09/1district_st-jean-baptiste_pietons.pdf)

*Accidents routiers avec piéton(s) ou cycliste(s) sur le territoire des villes de Québec et de Lévis de 2005 à 2017*  
[www.arcgis.com/apps/Viewer/index.html?appid=b1c725fbfe2544afb07a71c4ed85ddc8](http://www.arcgis.com/apps/Viewer/index.html?appid=b1c725fbfe2544afb07a71c4ed85ddc8)

*Rapport d'activités 2015-2016*  
[https://transportsviables.org/wp-content/uploads/2015/11/atv\\_rapport-activites-2015-2016\\_interactif.pdf](https://transportsviables.org/wp-content/uploads/2015/11/atv_rapport-activites-2015-2016_interactif.pdf)

Bourdages-Sylvain, Marie-Pierre et Rioux, Jacky : *L'automobile et les jeunes ; entre symbolisme et utilitarisme : les attitudes des jeunes de 16 à 24 ans de la région de Québec face à l'automobile* (2005)  
[www.fss.ulaval.ca/sites/fss.ulaval.ca/files/fss/sociologie/rioux-bourdages-auto.pdf](http://www.fss.ulaval.ca/sites/fss.ulaval.ca/files/fss/sociologie/rioux-bourdages-auto.pdf)

Comité Mobilité durable du Conseil de quartier de Saint-Jean-Baptiste (CQSJB) : *Mandat, orientations et priorités 2019*  
[www.ville.quebec.qc.ca/citoyens/participation-citoyenne/conseils\\_quartier/saintjeanbaptiste/Visualiser.ashx?id=3384](http://www.ville.quebec.qc.ca/citoyens/participation-citoyenne/conseils_quartier/saintjeanbaptiste/Visualiser.ashx?id=3384)

Conseil de quartier de Saint-Jean-Baptiste (CQSJB) : *Septième assemblée régulière du conseil d'administration du mardi 15 septembre 2015*

*Troisième assemblée régulière du conseil d'administration du mardi 15 mars 2016*

*Assemblée régulière du conseil d'administration du 1<sup>er</sup> novembre 2016*

*Dixième assemblée régulière du conseil d'administration du mardi 4 décembre 2018*  
[www.ville.quebec.qc.ca/docs/pv/conseils\\_quartier/lacite/saintjeanbaptiste/saintjeanbaptiste\\_1812051900.pdf](http://www.ville.quebec.qc.ca/docs/pv/conseils_quartier/lacite/saintjeanbaptiste/saintjeanbaptiste_1812051900.pdf)

Le Journal de Québec : « “Échec total” pour une traverse sur l'avenue de Salaberry », 8 avril 2019  
[www.journaldequebec.com/2019/04/08/echec-total-pour-une-traverse](http://www.journaldequebec.com/2019/04/08/echec-total-pour-une-traverse)

« Avenue Honoré-Mercier fermée à Québec : éjecté de son camion à ordures à la suite d'un accident », 27 août 2019  
[www.journaldequebec.com/2019/08/27/photos-avenue-honore-mercier-fermee-a-quebec-ejecte-de-son-camion-a-ordures-suite-a-un-accident](http://www.journaldequebec.com/2019/08/27/photos-avenue-honore-mercier-fermee-a-quebec-ejecte-de-son-camion-a-ordures-suite-a-un-accident)

Radio-Canada : « Quatre personnes blessées dans un accident à Québec », 6 janvier 2012  
<https://ici.radio-canada.ca/nouvelle/545023/accident-quebec-honore-mercier>

« Un blessé léger dans un accident de la route sur la rue Saint-Jean », 6 avril 2013  
<https://ici.radio-canada.ca/nouvelle/607885/accident-route-rue-saint-jean-samedi>

Société de l'assurance automobile du Québec (SAAQ) : *Permis de conduire : infractions et points d'inaptitude* (2020)  
<https://saaq.gouv.qc.ca/permis-de-conduire/points-inaptitude/infractions-points-inaptitude>

Le Soleil : « Jeune femme blessée gravement sur l'avenue Honoré-Mercier », 31 octobre 2016  
[www.lesoleil.com/actualite/justice-et-faits-divers/jeune-femme-blessee-gravement-surlavenue-honore-mercier-0296762702da4af3f3b0f4bd8acad19c](http://www.lesoleil.com/actualite/justice-et-faits-divers/jeune-femme-blessee-gravement-surlavenue-honore-mercier-0296762702da4af3f3b0f4bd8acad19c)

« Plus d'une soixantaine de collisions à Québec », 12 novembre 2019  
[www.lesoleil.com/actualite/justice-et-faits-divers/plus-dune-soixantaine-de-collisions-a-quebec-10e0205abbfafee7c87573771080dbf1](http://www.lesoleil.com/actualite/justice-et-faits-divers/plus-dune-soixantaine-de-collisions-a-quebec-10e0205abbfafee7c87573771080dbf1)

Transport Québec : *Guide à l'intention des municipalités : Gestion de la vitesse sur le réseau municipal en milieu urbain* (2015)  
[https://www.transports.gouv.qc.ca/fr/securite-signalisation/securite/moderation-vitesse/Documents/A6898\\_guide\\_vitesse\\_EPAC\\_web.pdf](https://www.transports.gouv.qc.ca/fr/securite-signalisation/securite/moderation-vitesse/Documents/A6898_guide_vitesse_EPAC_web.pdf)

*Radars photo et surveillance aux feux rouges : fonctionnement* (2020a)  
[www.transports.gouv.qc.ca/fr/securite-signalisation/securite/radars-photo-surveillance-feux-rouges/Pages/Fonctionnement.aspx](http://www.transports.gouv.qc.ca/fr/securite-signalisation/securite/radars-photo-surveillance-feux-rouges/Pages/Fonctionnement.aspx)

*Signaux lumineux : feux pour piétons* (2020 b)  
[www.transports.gouv.qc.ca/fr/securite-signalisation/signalisation/signaux-lumineux/Pages/feux-pietons.aspx](http://www.transports.gouv.qc.ca/fr/securite-signalisation/signalisation/signaux-lumineux/Pages/feux-pietons.aspx)

Ville de Québec : *Stratégie de sécurité routière 2020-2024 : synthèse pour consultation publique*  
[www.ville.quebec.qc.ca/citoyens/deplacements/securite\\_routiere/docs/strategie-de-securite-routiere-2020-2024-resume.pdf](http://www.ville.quebec.qc.ca/citoyens/deplacements/securite_routiere/docs/strategie-de-securite-routiere-2020-2024-resume.pdf)

## 6 Annexes

---

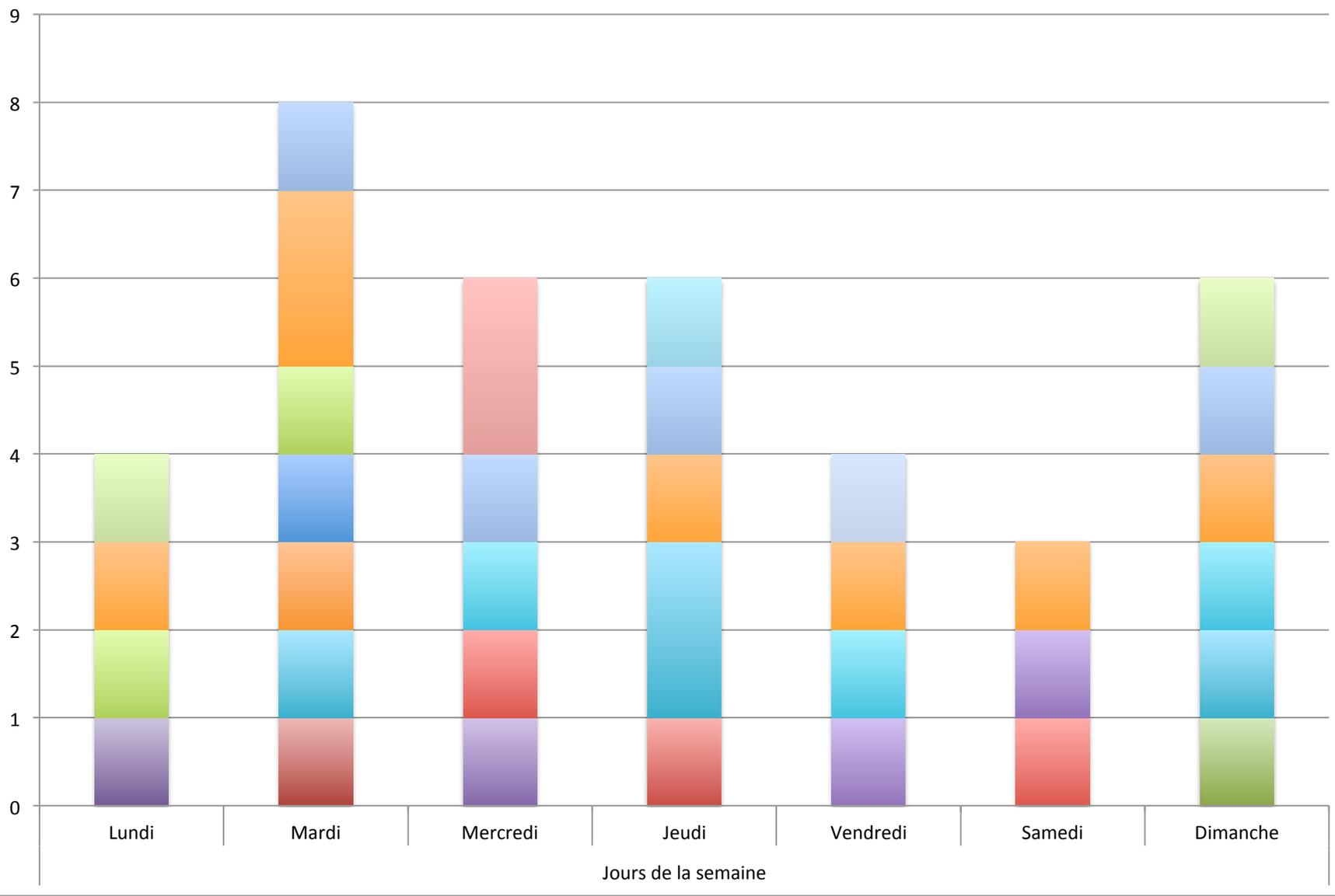
Tableaux et graphiques : nombre des accidents selon les jours de la semaine et les heures en 2018; axes routiers : Honoré-Mercier, Saint-Jean et Salaberry

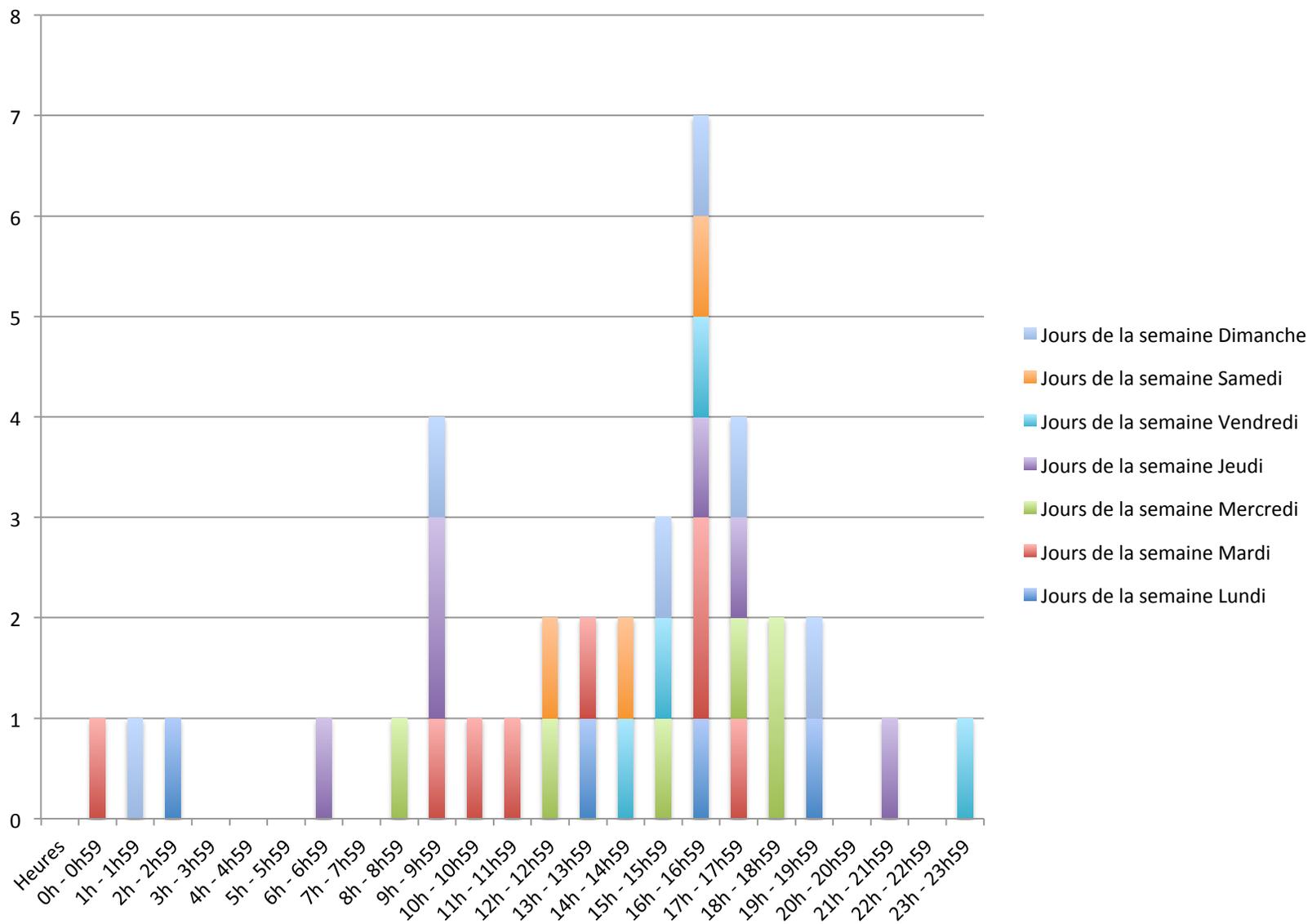
Axe routier Honoré-Mercier

Nombre des accidents selon les jours de la semaine et les heures en 2018

Heures	Jours de la semaine							Total
	Lundi	Mardi	Mercredi	Jeudi	Vendredi	Samedi	Dimanche	
0h - 0h59		1						1
1h - 1h59							1	1
2h - 2h59	1							1
3h - 3h59								
4h - 4h59								
5h - 5h59								
6h - 6h59				1				1
7h - 7h59								
8h - 8h59			1					1
9h - 9h59		1		2			1	4
10h - 10h59		1						1
11h - 11h59		1						1
12h - 12h59			1			1		2
13h - 13h59	1	1						2
14h - 14h59					1	1		2
15h - 15h59			1		1		1	3
16h - 16h59	1	2		1	1	1	1	7
17h - 17h59		1	1	1			1	4
18h - 18h59			2					2
19h - 19h59	1						1	2
20h - 20h59								
21h - 21h59				1				1
22h - 22h59								
23h - 23h59					1			1
Total	4	8	6	6	4	3	6	37

Source : Société de l'assurance automobile du Québec (SAAQ), Rapports d'accident, 2018 - [www.donneesquebec.ca/recherche/fr/dataset/rapports-d-accident](http://www.donneesquebec.ca/recherche/fr/dataset/rapports-d-accident)



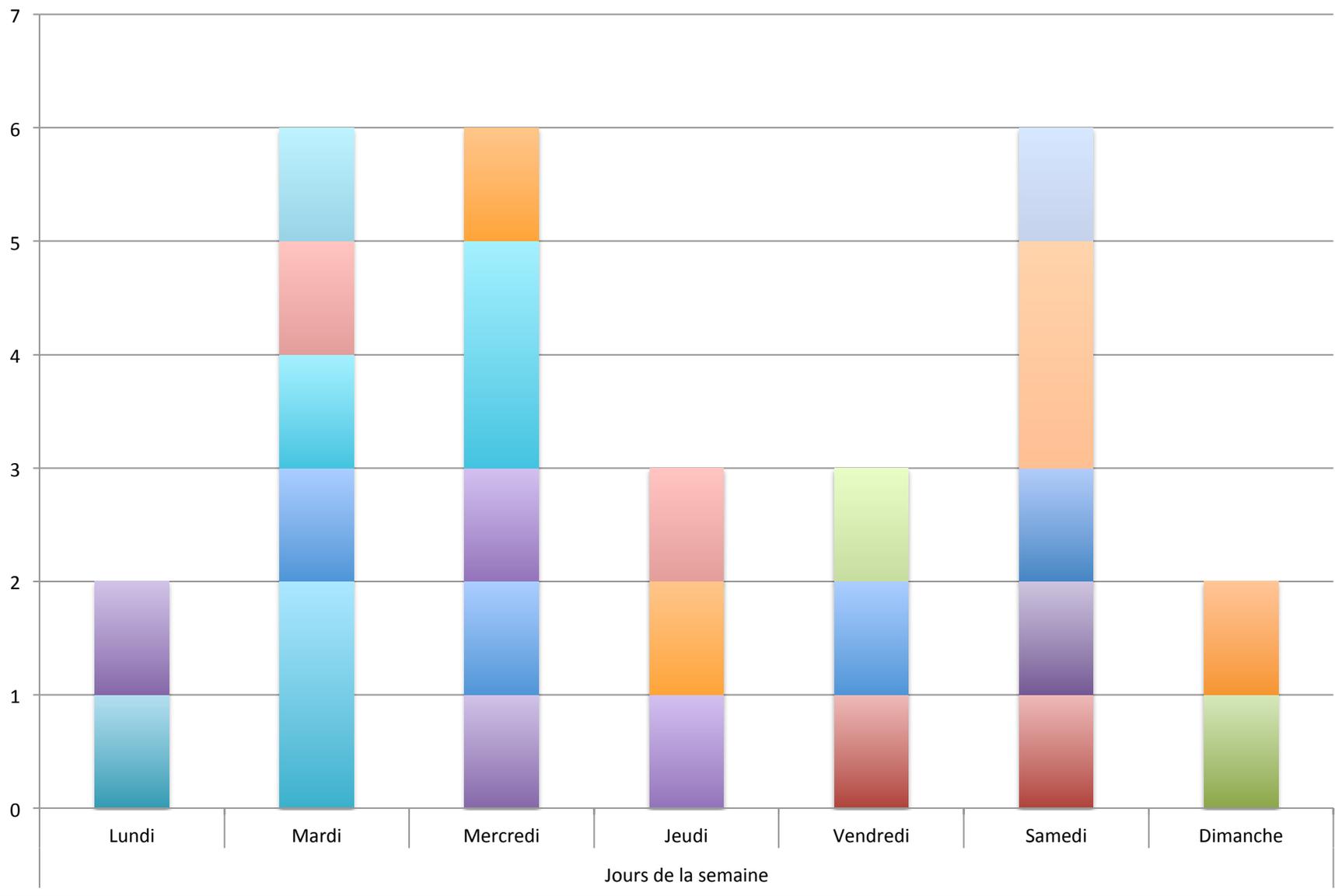


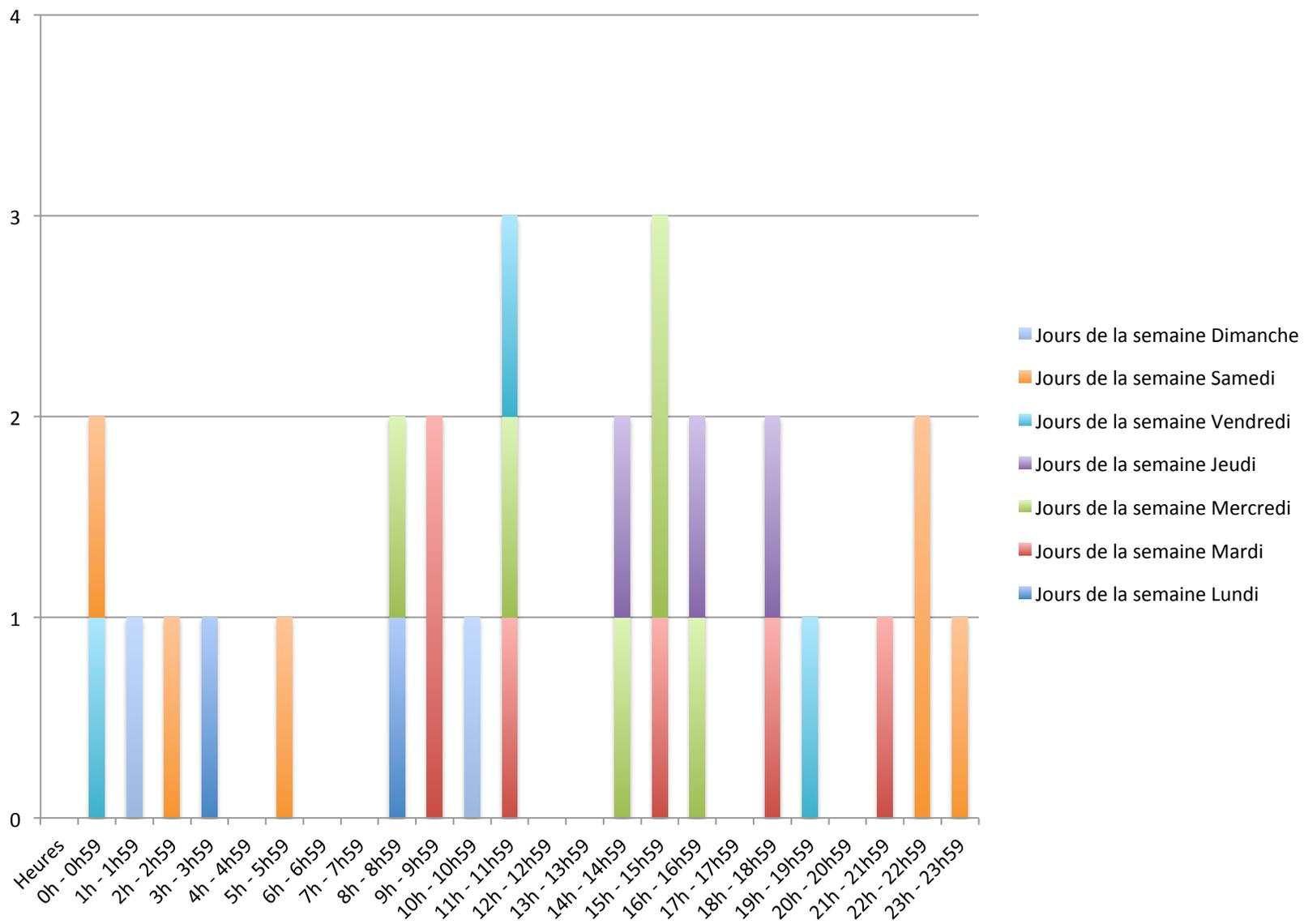
Axe routier Saint-Jean

Nombre des accidents selon les jours de la semaine et les heures en 2018

Heures	Jours de la semaine							Total
	Lundi	Mardi	Mercredi	Jeudi	Vendredi	Samedi	Dimanche	
0h - 0h59					1	1		2
1h - 1h59							1	1
2h - 2h59						1		1
3h - 3h59	1							1
4h - 4h59								
5h - 5h59						1		1
6h - 6h59								
7h - 7h59								
8h - 8h59	1		1					2
9h - 9h59		2						2
10h - 10h59							1	1
11h - 11h59		1	1		1			3
12h - 12h59								
13h - 13h59								
14h - 14h59			1	1				2
15h - 15h59		1	2					3
16h - 16h59			1	1				2
17h - 17h59								
18h - 18h59		1		1				2
19h - 19h59					1			1
20h - 20h59								
21h - 21h59		1						1
22h - 22h59						2		2
23h - 23h59						1		1
Total	2	6	6	3	3	6	2	28

Source : Société de l'assurance automobile du Québec (SAAQ), Rapports d'accident, 2018 - [www.donneesquebec.ca/recherche/fr/dataset/rapports-d-accident](http://www.donneesquebec.ca/recherche/fr/dataset/rapports-d-accident)





Axe routier Salaberry

Nombre des accidents selon les jours de la semaine et les heures en 2018

Heures	Jours de la semaine						Total	
	Lundi	Mardi	Mercredi	Jeudi	Vendredi	Samedi		Dimanche
0h - 0h59								
1h - 1h59							1	
2h - 2h59			1				1	
3h - 3h59							1	
4h - 4h59								
5h - 5h59								
6h - 6h59								
7h - 7h59								
8h - 8h59								
9h - 9h59			1		1		1	
10h - 10h59							3	
11h - 11h59						1	1	
12h - 12h59								
13h - 13h59								
14h - 14h59								
15h - 15h59								
16h - 16h59								
17h - 17h59								
18h - 18h59								
19h - 19h59								
20h - 20h59								
21h - 21h59			1				1	
22h - 22h59					1		1	
23h - 23h59								
Total			3		2	1	3	9

Source : Société de l'assurance automobile du Québec (SAAQ), Rapports d'accident, 2018 - [www.donneesquebec.ca/recherche/fr/dataset/rapports-d-accident](http://www.donneesquebec.ca/recherche/fr/dataset/rapports-d-accident)

