



# **Mémoire sur la Stratégie de sécurité routière 2025-2029**

**Déposé à la Ville de Québec dans le cadre de la consultation ciblée menée auprès des  
conseils de quartier et des écoles**

**28 Septembre 2024**

## Introduction

Dans son [Plan d'action 2024-2026](#), adopté le 14 mai 2024, le conseil de quartier de Saint-Sacrement (CQSS) s'est donné comme objectif de promouvoir la sécurité et la responsabilité entre les automobilistes, les cyclistes et les piétons (objectif 2.1).

C'est dans cette perspective qu'il veut profiter de la consultation que la Ville mène auprès des conseils de quartier et des écoles sur la stratégie de sécurité routière 2025-2029 en préparation pour formuler quelques commentaires, dont certains sont plus étroitement liés aux enjeux qui se posent dans le quartier.

Pour réussir à faire du quartier un lieu sécuritaire pour tous, le CQSS est d'avis qu'il importe de continuer à soutenir les actions prioritaires mises de l'avant dans la [Stratégie de sécurité routière 2020-2024](#) qui invite à ralentir, être courtois et sécuriser. Plusieurs de ces actions ont d'ailleurs été ardemment souhaitées par le CQSS, notamment en ce qui a trait à la sécurité près des écoles, à la limitation des vitesses dans les rues résidentielles et les zones scolaires et aux déplacements sécuritaires pour tous les usagers du quartier. Le conseil pense néanmoins que beaucoup de travail reste à faire pour améliorer la situation.

Le présent mémoire est organisé autour des trois questions que la Ville pose à l'occasion de sa [consultation ciblée](#). Comme la première question met l'accent sur la perte des capacités perceptives et que cet angle d'approche nous apparaît pour le moins limité, nous nous en tiendrons à des commentaires sur le partage de la route qui touchent les usagers de tous les âges.

### 1. Le partage de la route

Beaucoup de travail reste à faire en ce qui concerne le partage de la route, que la Ville a identifié comme un nouvel enjeu à traiter en priorité.

Encore aujourd'hui, la cohabitation auto-vélo-piéton reste difficile dans le quartier comme ailleurs sur le territoire de la ville de Québec. Dans son mémoire sur la [Stratégie de sécurité routière 2020-2024](#), déposé en 2019, le CQSS déplore la vitesse automobile élevée, notamment autour des écoles, sur le chemin Sainte-Foy et sur le boulevard de l'Entente. C'est encore le cas aujourd'hui. Il souligne le fait que les conducteurs ne respectent pas l'interdiction de virage à droite ni la priorité du piéton lorsque le virage est permis et, enfin, que les cyclistes ne respectent pas les piétons ni sur les traverses ni aux intersections.

Avec l'aménagement d'une nouvelle voie cyclable sur le chemin Sainte-Foy en 2023, la situation s'est complexifiée et ne s'est pas nécessairement améliorée du point de vue de la sécurité des piétons. Sa présence, comme celle du corridor Vélo cité (CVC) de la Côte de la Pente-Douce et du corridor scolaire sur l'avenue de Vimy, a contribué à réduire la vitesse de circulation automobile de 2 à 8 km/heure et à faire baisser le nombre de contraventions de 446 à 96, selon les données présentées par madame Catherine Vallières-Roland, conseillère municipale du district Montcalm-Saint-Sacrement. Celle-ci a fait état de la situation lors de sa rencontre annuelle avec les citoyens le 11 septembre 2024. On constate cependant que certains cyclistes et autres conducteurs d'appareils de transport personnels motorisés (ATPM) comme les trottinettes électriques et les véhicules gyroscopiques ne respectent pas toujours les règles de la sécurité routière. Plusieurs y circulent à grande vitesse, sans égard pour les autres cyclistes ni pour les piétons, dont plusieurs disent ne plus se sentir en sécurité. Le tout semble donc paradoxal!

Les vélos en libre-service sont un apport indéniable à la qualité de vie dans le quartier, car cette offre encourage la mobilité active. Le service à Vélo compte aujourd'hui autour d'un million de déplacements et connaît un engouement certain. Si la Ville souhaite étendre ce service dans le futur, il serait opportun de prévoir l'installation de supports supplémentaires, car ceux-ci semblent être insuffisants dans certains secteurs achalandés.

Par ailleurs, les bicyclettes électriques peuvent rouler jusqu'à 32 km/h, ce qui représente aussi une part de risque. Comme la disponibilité des bicyclettes électriques est plus facile aujourd'hui, mais que les cyclistes n'ont peut-être pas eu le temps d'appivoiser la vitesse que peut atteindre ce nouveau moyen de locomotion, ne serait-il pas plus sage, du moins pour un certain temps, que la Ville bloque ces engins à 25 km/heure et qu'elle contribue à améliorer la sensibilité des cyclistes aux règles de prudence?

La Ville doit également veiller à mettre des moyens en place pour assurer le respect de la réglementation, qui s'applique sur les voies cyclables comme sur la route. Outre les aménagements nécessaires, pour le CQSS, il semble primordial de procéder à la fois à la sensibilisation de tous les usagers de la route, qu'ils soient conducteurs automobiles ou d'autres engins, cyclistes ou piétons, car le [Code de la sécurité routière](#) s'applique à chacun d'entre eux, et à la sanction des contrevenants lorsque celle-ci s'impose. C'est pourquoi, lors de son assemblée publique du 10 septembre 2024, le CQSS a adopté les deux résolutions suivantes :

- Mener une campagne de communication et de sensibilisation structurée pour rejoindre les usagers de la route et les sensibiliser aux comportements attendus

compte tenu du partage et de l'importance de circuler de façon sécuritaire, que ce soit un automobiliste, un cycliste, un piéton ou un autre utilisateur (ex. : trottinettes).

- Instaurer et assurer une surveillance policière des voies cyclables, notamment aux heures d'affluence, afin de sensibiliser les usagers, notamment les cyclistes, aux comportements sécuritaires à adopter et le cas échéant, sanctionner les contrevenants du Code de la sécurité routière.

Le CQSS reconnaît les efforts déployés au fil des ans pour encourager la mobilité active et favoriser les déplacements sécuritaires pour tous les usagers réguliers, mais aussi des plus vulnérables. Il y a eu notamment ajout de traverses piétonnes, de saillies de trottoirs, d'une signalisation dynamique, d'une synchronisation des feux, d'une présence de brigadiers scolaires, de patrouilles policières accrues, etc. Les résidents du quartier Saint-Sacrement continuent cependant de considérer que les feux piétons sont longs à obtenir et sont de trop courte durée, particulièrement sur le chemin Sainte-Foy. Ils sont nombreux à se plaindre que les trottoirs sont en mauvais état, mal entretenus, mal déneigés ou mal déglacés. Des conditions propices à la mobilité active sont aussi à considérer lorsqu'on cherche à établir un meilleur partage de la route.

## **2. Enjeux propres au quartier Saint-Sacrement**

Le mémoire du CQSS sur la Stratégie de sécurité routière 2020-2024, déposé en 2019, se concluait avec le paragraphe suivant :

« Mais par-dessus tout, une problématique en particulier interpelle le conseil de quartier de Saint-Sacrement, celle du caractère accidentogène du chemin Sainte-Foy, au cœur même du quartier et qui pèse lourd sur ses fonctions commerciales, sociales et scolaires ainsi que sur sa convivialité. Le conseil de quartier de Saint-Sacrement souhaite ardemment collaborer avec la Ville pour renverser ce caractère néfaste avant qu'il ne prenne, avec les transformations profondes qui s'annoncent, des proportions encore plus alarmantes. Pour que les gens qui sont décédés sur le chemin Sainte-Foy ne soient pas morts en vain. »

Quatre ans plus tard, le caractère accidentogène du chemin Sainte-Foy demeure un enjeu central. Sur la base des données fournies par la Ville, le CQSS relevait, parmi les quatre zones jugées accidentogènes dans le quartier, deux intersections particulièrement problématiques sur le chemin Sainte-Foy, soit au niveau de l'avenue Holland et au niveau de la rue Eymard. Il est dommage de n'avoir pu prendre connaissance avant la présente consultation des données les plus récentes compilées par la Ville depuis l'aménagement de la voie cyclable, ce qui nous aurait permis d'avoir une vision plus juste de la situation.

En ce qui a trait à l'avenue Holland, un changement a été apporté en 2023 au niveau des règles de circulation empêchant désormais les virages à gauche vers la côte de l'avenue

Saint-Sacrement pour les automobilistes qui proviennent de l'ouest. Si ce changement a pu sécuriser davantage cette intersection, les citoyens du secteur ont observé qu'il a aussi entraîné un détournement d'une partie de la circulation vers les rues résidentielles à proximité, notamment le boulevard de l'Entente, l'avenue Marguerite-Bourgeoys et la rue Eymard, avec les problèmes de vitesse et de congestion afférents. Un bilan des bénéfiques nets concrets de cette mesure sera donc à réaliser. Cela dit, on constate que la nouvelle signalisation est encore trop souvent ignorée, avec plusieurs automobilistes qui continuent de tourner à gauche. Des opérations de sensibilisation avec surveillance policière devraient être envisagées par la Ville à cet égard.

Le réaménagement complet de l'avenue Marguerite-Bourgeoys en 2023 pour la création d'un corridor scolaire vers l'École internationale de Saint-Sacrement a eu différents effets positifs : la réduction de la vitesse automobile et l'augmentation du sentiment de sécurité des piétons. Ces améliorations ont été rendues possibles grâce à l'aménagement de saillies de trottoir, la réduction de la largeur de l'avenue à 7 m dans les endroits les plus étroits et la création de nouveaux arrêts avec chaussée surélevée. Toutefois, cette nouvelle configuration tend à repousser encore plus le trafic automobile sur les rues et avenues parallèles, soit Eymard et Holland, augmentant par le fait même les problématiques sur ces axes. De plus, la sécurité des cyclistes sur l'avenue Marguerite-Bourgeoys repose maintenant sur la plus faible vitesse des véhicules puisque la chaussée doit être partagée surtout vis-à-vis des saillies. Bien que cela fonctionne, une reconnaissance de ce caractère partagé pourrait améliorer la sécurité.

Le problème demeure, par ailleurs, entier, et celui-ci s'est même accentué, en ce qui a trait à l'intersection de la rue Eymard avec le chemin Sainte-Foy, laquelle borde le côté Sud-Ouest de l'École internationale de Saint-Sacrement, où on retrouve notamment une cour de récréation. Déjà, le rôle inévitable d'axe routier Est-Ouest du chemin Sainte-Foy rend l'endroit très achalandé, ce qui n'est pas optimal dans un secteur scolaire, mais la rue Eymard est malheureusement devenue avec le temps une voie informelle de transit Nord-Sud pour une bonne partie de la circulation régionale, à la recherche de raccourcis dans les secteurs résidentiels. Elle est ainsi empruntée par beaucoup de véhicules de particuliers, mais aussi par de très nombreux véhicules lourds, notamment des autobus en transit appartenant à diverses compagnies de transport, autant locales qu'interurbaines, dont le RTC. Toutes ces constatations avaient amené le CQSS à qualifier dans son mémoire de 2019 cette intersection de véritable « autoburoute », particulièrement dangereuse aux heures de pointe.

Or, cette situation est incompatible avec le caractère résidentiel de la rue Eymard ainsi que sa vocation de corridor scolaire et de piste cyclable. Ajoutons que le sentier permettant aux résidents vivant à l'Est du quartier d'accéder au parc Notre-Dame-de-Bellevue et à ses installations pour enfants débouche sur la rue Eymard. Une intervention de la Ville apparaît nécessaire pour sécuriser cet endroit. Il existe notamment des voies alternatives que la Ville devrait privilégier, en limitant le type de circulation permise sur la rue Eymard. De plus, l'installation de dos d'âne et d'une signalisation appropriée devrait

être envisagée d'ici la reconfiguration que nous promet la Ville depuis un certain temps déjà. Ces solutions, non seulement peuvent contribuer à réduire la vitesse, mais également à rendre moins attrayant ce « raccourci » à travers un secteur résidentiel. De telles mesures, visant à réduire le trafic de transit, apparaissent d'autant plus à propos dans le contexte du changement que la Ville envisage apporter aux zones de stationnement avec vignette afin de permettre aux résidents des condos sur l'avenue de Vimy de se garer sur la rue Eymard et les rues environnantes, ce qui, inévitablement, entraînerait une augmentation de la circulation locale.

Outre le changement de la signalisation à l'intersection de l'avenue Holland, la circulation sur le chemin Sainte-Foy a également été modifiée par l'ajout du corridor Vélo cité (CVC). Le CQSS salue cette initiative qui contribue à offrir une alternative durable au transport automobile et, incidemment, à réduire la vitesse de ce dernier. Cela n'est toutefois pas sans comporter certains inconvénients auxquels il convient d'être sensible. L'un de ceux-ci, cité plus haut, est la nécessité de sensibiliser les utilisateurs de ces modes de transports alternatifs aux règles du Code de la sécurité routière.

Un autre inconvénient touche l'accès aux commerces bordant le chemin Sainte-Foy. Comme le soulignait le CQSS dans son mémoire de 2019, cette artère est stratégique « parce qu'il s'agit du cœur du quartier et que s'y retrouvent tous les cafés, restaurants, boulangeries, brasseries, quincailleries, dépanneurs, banques, cliniques, hôpitaux, écoles que fréquentent les résidents du quartier ainsi que nombre de travailleurs et de clients venant de tous les secteurs de la ville et au-delà. » L'achalandage de ces commerces, en plus de contribuer à la santé économique et à la vie de quartier, aide également à « pacifier » la circulation en faisant de ce secteur un espace de vie convivial. Or, si, en été, la réduction des espaces de stationnement peut être compensée par l'achalandage qu'amène le CVC, cela est beaucoup moins acquis en hiver, étant donné le nombre plus restreint de cyclistes, alors que la proximité entre stationnements et commerces est davantage recherchée. La disponibilité prochaine de données concernant l'utilisation du CVC devrait permettre de quantifier le phénomène. Dans ce contexte, et en fonction des données à venir, le CQSS invite la Ville à considérer la possibilité de limiter l'emprise du CVC à un seul côté de la rue (Sud) entre les avenues Ernest-Gagnon et de Vimy durant les mois d'hiver (novembre à avril), en faisant une voie bidirectionnelle. Une autre mesure que la Ville pourrait envisager est l'aménagement d'un stationnement public de courte durée à l'intention de la clientèle des commerces avoisinants sur une partie du terrain de l'église du Très-Saint-Sacrement de Québec.

### **3. Des solutions collectives**

Le CQSS constate encore ici que l'approche de la Ville est trop étroitement restreinte aux zones scolaires alors qu'il importe, en matière de sécurité des déplacements, de prendre en considération l'ensemble des usagers et des espaces.

Comme le propose, dans son mémoire, la Table de concertation vélo des conseils de quartier de Québec, les rues avoisinantes des écoles devraient être considérées elles aussi pour les cyclistes lorsqu'il est question de zones scolaires et on devrait pouvoir y intégrer des pistes cyclables. Le présent mémoire suggère également qu'en matière de protection des plus jeunes, les accès aux infrastructures comme les bibliothèques, les piscines, les parcs et les centres de loisirs fassent partie des préoccupations. En résumé, les perspectives d'intervention devraient être élargies.

Quant aux réponses à mettre de l'avant collectivement pour faire face aux problèmes de sécurité des déplacements, le CQSS compte sur les experts du domaine afin qu'ils puissent proposer des solutions éclairées pour l'obtention de résultats probants.

Parmi les solutions du CQSS qui semblent intéressantes à analyser, en voici quelques-unes:

- Mener une campagne de sensibilisation aux règles de prudence auprès de tous les usagers de la route et, si requis, accroître la surveillance policière;
- Rallonger les feux piétons et diminuer le temps d'attente;
- Améliorer l'entretien des trottoirs;
- Ajouter des passages piétonniers avec marquage au sol en jaune et des panneaux avec feux clignotants aux intersections boulevard de l'Entente/Marguerite-Bourgeoys, boulevard de l'Entente/Eymard et boulevard de l'Entente/Marois;
- Réduire la circulation de transit et la vitesse sur la rue Eymard par l'ajout de dos d'âne et d'une signalisation appropriée;
- Limiter l'emprise du CVC à un seul côté de la rue (Sud) durant l'hiver entre les avenues Ernest-Gagnon et de Vimy, en faisant une voie bidirectionnelle;
- Aménager un stationnement public de courte durée à l'église du Très-Saint-Sacrement de Québec;
- Ajouter une signalisation dynamique sur boulevard de l'Entente au coin de l'avenue Marguerite-Bourgeoys en direction ouest;
- Prévoir des rétrécissements, un marquage au sol et des feux clignotants sur les cinq derniers bollards avant l'arrêt aux intersections sur les voies cyclables et ajouter des dos d'âne à l'approche des zones scolaires dans le but de faire diminuer la vitesse sur les voies cyclables;
- Bloquer la vitesse possible des bicyclettes à Vélo à 25 km/heure;
- Rendre obligatoires les lumières de vélo la nuit;
- Ajouter des supports à Vélo dans les secteurs achalandés;

- Remettre un arrêt ou un feu cycliste à l'intersection de la piste cyclable à l'ouest/avenue de Vimy et supprimer la haie qui empêche de voir les cyclistes venant de l'ouest;
- Mettre à contribution les chauffeurs d'autobus, qui n'ont pas toujours une conduite exemplaire et tendent, par l'image qu'ils projettent, à encourager la délinquance chez les autres conducteurs, en leur donnant comme consigne d'adopter des comportements irréprochables;
- Faire de l'avenue Marguerite-Bourgeoys une voie partagée.

## **Conclusion**

Le CQSS tient à remercier la Ville de prendre le temps de consulter les conseils de quartier et les écoles avant de proposer la prochaine mouture de sa Stratégie de sécurité routière. Il souhaite rappeler toute l'importance qu'il accorde à la sécurité routière dans le quartier depuis toujours, comme en témoigne la vidéo récemment produite par le conseil « [Chaque rue mérite votre attention](#) ». Il réitère sa proposition d'élargir la perspective adoptée dans le cadre de la Stratégie de sécurité routière à l'avantage des zones scolaires et des personnes âgées qui sont très présentes dans le quartier.

Avec l'augmentation des pratiques de mobilité active en ville, la diversification et la multiplication des ATMP, nous avons l'impression de vivre une période de transition où chaque usager de la route se doit de redoubler de vigilance afin d'instaurer un partage de la route où chacun trouvera la place qui lui revient, et ce, en toute sécurité.

## **Carte du quartier**



