



MÉMOIRE SUR LA STRATÉGIE DE SÉCURITÉ ROUTIÈRE 2020-2024

**DÉPOSÉ À LA VILLE DE QUÉBEC
LORS DE LA CONSULTATION PUBLIQUE
LE 7 JANVIER 2020**

Table des matières

1	Introduction	3
2	Commentaires sur les actions proposées dans la stratégie	3
2.1	Zéro collision mortelle ou grave autour des écoles.....	4
2.1.1	Parcours scolaires.....	4
2.2	Réduire de moitié les collisions mortelles ou graves sur tout le territoire	6
2.2.1	Traverses piétonnes.....	6
2.2.2	Trottoirs.....	7
2.2.3	Réduire la vitesse	7
2.2.4	Contrôle.....	9
2.3	Zones accidentogènes.....	9
2.3.1	Les lieux accidentogènes dans le quartier de Saint-Sacrement	9
2.3.2	La problématique du Chemin Sainte-Foy dans le quartier de Saint-Sacrement	10
3	Appréciation globale de la stratégie.....	11
3.1	Vision zéro ou vision moitié moins, où se retrouvent les citoyens ?	11
3.2	Une approche traditionnelle maintenant décriée, l'automobile-reine	12
3.3	Sensibiliser les automobilistes ou tous les usagers de la route ?.....	13
4	Conclusion	15
5	Annexe - Relevés de vitesse dans le quartier de Saint-Sacrement	17
6	Annexe - Collisions routières avec piétons ou cyclistes entre 2005 et 2017	18
7	Annexe - Problématiques de mobilité recensées dans le quartier	19

*À la mémoire des personnes
qui ont malheureusement perdu la vie
en circulant sur le Chemin Sainte-Foy,
au cœur du quartier de Saint-Sacrement*

1 Introduction

Le conseil de quartier de Saint-Sacrement est heureux de pouvoir s'exprimer sur la stratégie de sécurité routière 2020-2024 de la ville de Québec.

De manière générale, le conseil est très favorable aux actions proposées dans les zones scolaires et les zones résidentielles en matière de parcours scolaires, traverses piétonnes, nouveaux trottoirs et réduction de vitesse. Il est également favorable à l'intensification des campagnes de sensibilisation et de contrôle ainsi qu'à la collaboration des conseils d'établissement et des conseils de quartier dans le changement de culture qui doit s'opérer pour que tous bénéficient du partage de la route et d'une sécurité accrue.

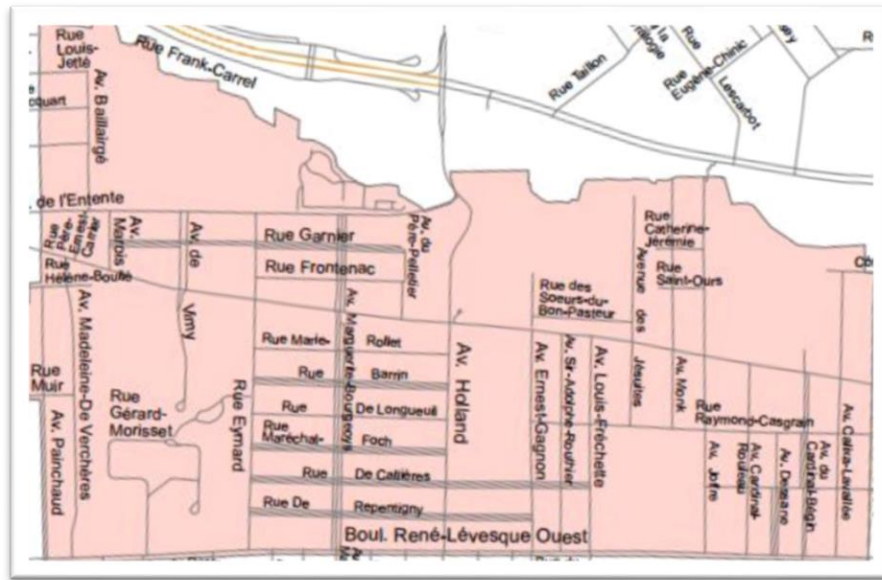
Le conseil de quartier émet toutefois des réserves quant à la vision adoptée par la ville de Québec. Ces réserves n'empêchent en rien la réalisation des actions proposées qui sont des mesures concrètes pour accroître la sécurité routière. Plusieurs de ces actions ont d'ailleurs été ardemment souhaitées par le conseil de quartier de Saint-Sacrement notamment en regard de la sécurité près des écoles, de la limitation des vitesses dans les rues résidentielles et scolaires et des déplacements diversifiés et sécuritaires pour tous les usagers du quartier. Beaucoup d'améliorations ont déjà été apportées par la Ville et beaucoup le seront par l'entremise des actions proposées pour 2020-2024. Il reste toutefois beaucoup à faire pour protéger l'ensemble des usagers, en particulier les plus vulnérables. L'essor sans précédent du développement immobilier, la densification des quartiers centraux, l'accroissement de la population urbaine, l'augmentation du volume de circulation et les modifications profondes anticipées dans le réseau de transport en commun au cours des années qui viennent sont tous des facteurs incitant à renverser le paradigme actuel qui mise sur la fluidité automobile. De nouveaux paradigmes doivent être mis de l'avant et sans être des experts en la matière, la stratégie de sécurité routière proposée par la Ville leur offre, à notre avis, une place très limitée, qui jette de l'ombre sur les actions proposées.

Dans le document qui suit, nous présentons d'abord nos commentaires sur les actions préconisées et nous enchaînons par la suite avec des remarques sur les orientations générales de la stratégie de sécurité routière de la ville de Québec.

2 Commentaires sur les actions proposées dans la stratégie

Les commentaires du conseil de quartier de Saint-Sacrement portent sur les actions priorisées par la Ville dans le [document synthèse](#), avec à l'occasion des références au [document complet](#) portant sur la stratégie de sécurité routière. Pour faciliter les commentaires, les actions sont ici regroupées différemment que dans le document synthèse. Elles sont regroupées en fonction des cibles et des immobilisations proposées, le tout dans un encadré. Nos commentaires portent sur les actions énoncées dans l'encadré. Nous joignons également une carte des limites du quartier afin de faciliter la compréhension des propos formulés. Finalement, nous présentons à l'[annexe 7](#) les différentes problématiques de mobilité et de sécurité dans le quartier classées par rue et par thème, en soulignant celles qui sont plus particulièrement touchées par les actions priorisées par la stratégie de sécurité routière de la Ville.

Limites du quartier Saint-Sacrement



2.1 Zéro collision mortelle ou grave autour des écoles

ZONES SCOLAIRES — 115 ÉCOLES PRIMAIRES

Immobilisation : 11,5 M\$; sensibilisation 1,7 M\$ pour les conseils d'établissement

- Créer 75 nouveaux parcours scolaires autour des écoles primaires qui n'en ont pas et mettre à jour les 40 déjà existants.
- Sensibiliser les parents à respecter la sécurité routière autour des écoles en collaboration avec les conseils d'établissement.
- Ajouter de la signalisation dynamique à 30 km/h près de 90 écoles primaires qui n'en ont pas.
- Explorer la possibilité d'avertir les parents contrevenants au bras d'arrêt des autobus scolaires.

Les usagers de la rue visés par cette cible de zéro collision mortelle ou grave sont les enfants de niveau primaire, soit des enfants de 5 à 12 ans. Les actions préconisées visent à assurer le déplacement sécuritaire des enfants autour des écoles, depuis leur résidence jusqu'à l'école ou depuis les véhicules qui les déposent à proximité de l'école.

2.1.1 Parcours scolaires

Le Conseil de quartier de Saint-Sacrement est nettement en faveur de la sécurité autour des écoles primaires. Il est tout à fait favorable à la désignation de parcours scolaires sécuritaires à pied ou à vélo ainsi qu'à toute forme d'accompagnement sécuritaire des élèves de niveau primaire du genre Trotibus ou autre. Il est également favorable à l'idée de sensibiliser les personnes qui fréquentent les écoles primaires ou qui circulent à proximité à la sécurité routière. Mais il serait également en faveur de sécuriser tout autre établissement d'enseignement, secondaire, collégial ou universitaire puisque les centaines de personnes qui les fréquentent sont par nécessité des usagers de la route. Évidemment, point n'est besoin de parcours

scolaires ni d'accompagnement. On parlerait alors davantage de sécuriser les parcours cyclables et les dessertes de transport en commun.

Établissements d'enseignement dans le quartier de Saint-Sacrement

Primaire	Secondaire	Collégial/Universitaire
École internationale de Saint-Sacrement	Collège Saint-Charles-Garnier	CÉGEP François-Xavier-Garneau
Institut Saint-Joseph		Centre universitaire de Québec — UQTR
Collège Stanislas		
Holland School		

Mais il est vrai que la sécurité autour des écoles primaires est un dossier majeur et il est considéré comme prioritaire par le conseil de quartier de Saint-Sacrement depuis l'année 2015.

À la suite de représentations de citoyens et d'associations de parents faites en 2014 sur les problèmes de sécurité aux abords de l'école internationale de Saint-Sacrement, de l'Institut Saint-Joseph et du Collège Stanislas, le conseil de quartier a fait des représentations auprès de la Ville pour faire réduire la vitesse à 30 km autour de ces écoles, pour installer une signalisation dynamique sur le Chemin Sainte-Foy devant l'école internationale, pour ajouter des brigadiers scolaires aux intersections qui n'étaient pas desservies, pour ajouter des saillies de trottoir afin de réduire le temps de traverse, et pour ajouter des traverses piétonnes. Un radar photo a également été installé sur l'avenue Marguerite-Bourgeoys qui longe la façade est de l'école.

Une collision mortelle survenue le 1^{er} décembre 2015 et impliquant un piéton et un autobus à l'intersection du Chemin Sainte-Foy et de l'avenue Eymard, à l'angle sud-ouest de l'école internationale, a sensibilisé encore plus de résidents du quartier à la sécurité routière autour de l'école et sur le Chemin Sainte-Foy.

Des parents de l'organisme de participation des parents (OPP) ont présenté au conseil de quartier le [Plan de déplacement de l'école internationale de Saint-Sacrement](#). Plusieurs des recommandations qui sont formulées dans ce plan réalisé par Accès transports viables en 2015 sont encore d'actualité et mériteraient d'être suivies au bénéfice de tous les résidents du quartier.

De manière générale, la vitesse des automobiles demeure trop élevée près des écoles sur la rue de Vimy, sur la rue Joffre, sur la rue Marguerite-Bourgeoys et sur le Chemin Sainte-Foy. Le panneau de signalisation dynamique à 30 km/h, situé du côté nord du Chemin Sainte-Foy à l'angle de l'avenue Marguerite-Bourgeoys, ne devient visible pour les conducteurs de véhicule que lorsqu'ils se trouvent à l'angle de Marguerite-Bourgeoys, ce qui ne leur laisse pas suffisamment de temps pour décélérer en passant devant l'école. Le temps qu'ils s'en rendent compte, le secteur scolaire est déjà franchi.

On suggère que les panneaux de signalisation dynamique sur ce tronçon soient recto verso et qu'il y ait en plus des feux jaunes clignotants, des feux blancs à pulsation rapide pour que tout soit bien visible. D'autres signalisations de présence d'enfants et de piétons devraient être ajoutées en amont et en aval ainsi que dans la zone scolaire elle-même. On souhaite également le rétablissement du temps de présence des brigadiers scolaires à 15 heures semaine au lieu des 12,25 heures actuelles.

Il y a encore beaucoup à faire pour sensibiliser les conducteurs de véhicules au respect de la limite de vitesse sur le tronçon scolaire du Chemin Sainte-Foy.

L'école et le conseil de quartier ont déjà fait de gros efforts, mais il demeure que cette artère principale est empruntée par bien plus que des parents et des résidents du quartier. Sensibiliser ces conducteurs est un enjeu urbain majeur que ni le conseil d'établissement ni le conseil de quartier ne peuvent prendre en charge sans disposer d'outils adéquats.

Quoiqu'il en soit, la mise en place de parcours scolaires autour des quatre écoles primaires du quartier de Saint-Sacrement assortis de dispositifs assurant la sécurité des piétons aura des retombées favorables sur l'ensemble des autres piétons. La clientèle de l'école internationale de Saint-Sacrement provenant de tous les coins et recoins du quartier et au-delà, il y a fort à parier que le parcours sera très ramifié.

2.2 Réduire de moitié les collisions mortelles ou graves sur tout le territoire

ZONES RÉSIDENIELLES

Immobilisations 25 M\$; Communication/Publicité 1,9 M\$; Sensibilisation 0,4 M\$

Traverses piétonnes

- Mettre à jour la signalisation et le marquage des traverses piétonnes aux normes du ministère des Transports du Québec et déployer des panneaux à pulsation rapide aux traverses problématiques.
- Sensibiliser tous les usagers à la nouvelle réglementation du Code de la sécurité routière exigeant que les conducteurs immobilisent leur véhicule dès qu'un piéton signifie son intention de s'engager sur la traverse.

Nouveaux trottoirs (25 M\$)

- Ajouter en priorité des trottoirs dans les secteurs où les collisions avec des piétons sont élevées.

Réduire la vitesse

- Limiter la vitesse à 30 ou 40 km/h dans les rues résidentielles et sensibiliser les résidents à réduire leur vitesse en collaboration avec les conseils de quartier (0,4 M\$).

Contrôle

- Déployer 35 nouveaux afficheurs de vitesse et 10 nouveaux radars photo mobiles.
- Adopter un nouveau règlement exigeant des entrepreneurs ou promoteurs un permis pour occuper la route conforme aux exigences de sécurité routière de la Ville.

Les usagers de la rue visés par cette cible de réduction de moitié des collisions mortelles ou graves sont principalement les usagers de tous âges qui fréquentent les quartiers résidentiels et les grandes artères. Les actions préconisées sont de réduire la vitesse dans les rues résidentielles, d'ajouter des trottoirs lorsqu'il n'y en a pas et de mettre aux normes les traverses piétonnes tout en sensibilisant les résidents au respect des vitesses et des traverses. Les moyens préconisés pour contrôler l'efficacité des actions mises en place sont des afficheurs de vitesse et l'émission de contravention lors d'infraction. Les problèmes de circulation reliés aux travaux routiers seront encadrés par un nouveau règlement.

2.2.1 Traverses piétonnes

De manière générale, le conseil de quartier de Saint-Sacrement est tout à fait favorable à une meilleure visibilité des traverses piétonnes, tant par des panneaux et un marquage bien visible au sol que par des

dispositifs qui facilitent la communication entre le piéton et les autres usagers que ce soit des panneaux clignotants, à pulsation rapide ou tout autre dispositif permettant au piéton de s'engager en sécurité.

Les traverses piétonnes sont plutôt rares dans le quartier de Saint-Sacrement et de manière générale, elles ne sont pas respectées et ne sont guère visibles, le marquage au sol ayant souvent disparu partiellement ou complètement, surtout en hiver. Il y aurait lieu de les rendre plus visibles et éventuellement d'en ajouter sur les artères qui divisent le quartier, comme le Chemin Sainte-Foy, l'avenue Holland et le boulevard de l'Entente.

Améliorer les traverses piétonnes n'est pas la seule solution pour faciliter les déplacements piétons. Il y a bien les feux piétons aux intersections, mais les résidents du quartier de Saint-Sacrement les jugent longs à obtenir et de courte durée, particulièrement sur le Chemin Sainte-Foy. De plus, la cohabitation est difficile. Souvent, les conducteurs ne respectent pas l'interdiction de virage à droite. Ils ne respectent pas non plus la priorité du piéton lorsque le virage est permis. Les cyclistes, qui sont généralement tenus aux mêmes obligations que les conducteurs, ne respectent les piétons ni sur les traverses ni aux intersections, et ce même en présence de brigadiers. La sensibilisation ne doit pas viser seulement les automobilistes, mais également les cyclistes. Et les piétons qui devraient toujours établir un contact visuel avec l'automobiliste pour traverser en sécurité comme le suggère la publicité télévisée à ce sujet.

La cohabitation auto-vélo-piéton est décriée sur le Chemin Sainte-Foy, le boulevard de l'Entente, la côte Saint-Sacrement, l'avenue Marguerite-Bourgeoys et l'avenue de Vimy. Par exemple, la piste cyclable qui aboutit à l'avenue de Vimy pourrait être prolongée vers le sud en suivant l'avenue, pour résoudre le problème de confusion à l'intersection de l'avenue de Vimy avec le Chemin Sainte-Foy. Bien qu'il s'agisse là de sécurité routière, il n'est aucunement fait mention des cyclistes dans le document synthèse de la stratégie de sécurité routière.

2.2.2 Trottoirs

Les trottoirs sont un élément essentiel au déplacement sécuritaire des personnes de tous âges et de toutes conditions et le conseil de quartier de Saint-Sacrement est tout à fait favorable à leur installation partout où ils font défaut, pas seulement aux endroits où des collisions sont survenues. On a observé que des trottoirs plus larges et une chaussée légèrement rétrécie constituent une solution efficace pour sécuriser les piétons et réduire la vitesse des automobilistes.

Le quartier déplore un manque de trottoir du côté ouest de l'avenue de Vimy, qui longe l'école primaire du Collège Saint-Stanislas. Le trottoir constituerait un refuge pour les piétons parce que la cohabitation auto-vélo-piétons est difficile sur cette rue qui dessert également un centre universitaire ainsi que des activités du Centre des Loisirs Saint-Sacrement.

De plus, il est essentiel que les trottoirs soient suffisamment larges, en bon état, d'accessibilité universelle, déneigés, déglacés et libres des andains que laisse le déneigement de la chaussée. Les résidents du quartier de Saint-Sacrement se plaignent fréquemment que les trottoirs existants sont en mauvais état, mal entretenus, mal déneigés ou mal déglacés.

2.2.3 Réduire la vitesse

Le conseil de quartier de Saint-Sacrement est tout à fait favorable à limiter la vitesse dans les rues résidentielles à 30 ou 40 km/h. Une limitation à 30 km/h a été demandée sur les rues avoisinant les écoles

primaires, mais le plus souvent, la limitation de vitesse s'est appliquée à des tronçons seulement, comme c'est le cas sur les avenues Marguerite-Bourgeoys et Eymard, de part et d'autre de l'école internationale de Saint-Sacrement.

En consultant la [carte dynamique des relevés de vitesse](#) sur le site de participation citoyenne de la Stratégie routière de la Ville, on constate que cette limitation de vitesse à 30 km/h n'est jamais respectée dans les zones où des relevés de vitesse ont été effectués, soit sur les avenues Joffre, Marguerite-Bourgeoys, et Eymard ([annexe 5](#)). Puisque la limitation est en place depuis quelques années déjà sur ces tronçons scolaires, il y aurait lieu de sensibiliser à nouveau les conducteurs, de disposer un afficheur de vitesse à des endroits ciblés, de faire de la surveillance policière et même de pénaliser les contrevenants.

La vitesse moyenne pratiquée (85^e percentile) est toutefois en deçà du 50 km/h permis sur 7 des 12 tronçons de rues résidentielles observés. Il y aurait donc possibilité d'abaisser la vitesse à 40 km sans que cela change les habitudes des conducteurs.

Les résidents du quartier sont nombreux à déplorer des vitesses élevées tant près des écoles que sur le Chemin Sainte-Foy, le boulevard René-Lévesque, le boulevard de l'Entente et sur les avenues Holland et de Vimy. Les relevés de vitesse maximale obtenus sur certaines de ces rues ne leur donnent pas tort. Il serait intéressant d'obtenir des relevés de vitesse là où il n'y en a pas encore, comme sur le boulevard de l'Entente et sur l'avenue de Vimy.

Le conseil de quartier est tout à fait favorable à l'idée de sensibiliser les résidents à réduire leur vitesse sur les rues résidentielles. Il souhaiterait également sensibiliser les non-résidents qui empruntent ces mêmes rues, en particulier les rues qui rejoignent le Chemin Sainte-Foy à partir du boulevard de l'Entente, soit les avenues Marguerite-Bourgeoys, Eymard, de Vimy et Marois. Ces rues ne sont pas fréquentées seulement par des résidents, mais par des travailleurs et des étudiants. Pour preuve, mentionnons la rue Gérard-Morisset qui dessert le complexe résidentiel de la Cité Bellevue. Cette rue est un cul-de-sac qui ne devrait être utilisé, en pratique, que par des résidents et leurs visiteurs. Or, nombre de personnes, incluant des touristes motorisés y circulent et s'y arrêtent, le stationnement étant permis sans restriction des deux côtés de la rue. Les résidents jugent cette situation peu sécuritaire parce que la chaussée n'est pas large et que la circulation est compromise, en particulier pour d'éventuels véhicules d'urgence. Le problème est amplifié en hiver.

Rappelons toutefois que l'imposition de limite de vitesse ne permet pas nécessairement de modifier le comportement des conducteurs. Ces derniers sont en effet sensibles aux incohérences dans les limites de vitesse, en particulier lorsque des rues tout à fait similaires ont des limites de vitesse différentes. Il faut dès lors modifier l'aménagement des rues (chicanes, saillies, traverses, bollards, rétrécissement ou autres) pour rendre crédible la limitation de vitesse aux yeux des conducteurs. Dans le même sens, il faut éviter de multiplier les variations de limite à 30/40/50 km sans que l'aménagement de la rue justifie les différences. La signalisation dynamique à 30/50 km/h devant l'école internationale en est un bon exemple. Rien sur la rue en face de l'école ne vient justifier de réduire la vitesse outre les panneaux de signalisation dynamique, lesquels, nous l'avons signalé, ne sont généralement pas respectés.

2.2.4 Contrôle

Le conseil de quartier est favorable à la mise en place des moyens de contrôle préconisés soit les afficheurs de vitesse et les radars photo mobiles qui sont très efficaces. Un radar photo a été mis en place sur l'avenue Marguerite-Bourgeoys, mais nous n'en connaissons pas les résultats ni l'efficacité. Il est certain que des contraventions incitent au respect des règles de sécurité routière. **De leur expérience autour des écoles, les résidents du quartier reconnaissent l'efficacité des moyens coercitifs et souhaiteraient que ceux-ci soient exercés sur une période plus longue après la mise en place de nouveaux dispositifs de sécurité routière, le temps que les usagers modifient leurs mauvaises habitudes.** Par exemple, la surveillance policière ramasse toujours un lot de contrevenants lorsqu'elle s'exerce près de l'école, sur le Chemin Sainte-Foy, mais elle ne dure pas suffisamment longtemps dans le temps pour changer les usages.

Concernant les travaux routiers, les manquements à la plus élémentaire des sécurités sont revenus fréquemment hanter les assemblées du conseil de quartier. Plusieurs plaintes ont été formulées à la Ville sans que l'on ait vu des résultats significatifs sur le terrain. Le conseil de quartier espère que l'adoption du nouveau règlement exigeant un plan de sécurité lors de travaux routiers sera assortie d'une surveillance accrue de la part de la Ville visant à s'assurer que les lieux sont réellement sécurisés afin que les résidents n'aient pas à subir les désagréments de mesures déficientes comme par les années passées.

2.3 Zones accidentogènes

ZONES ACCIDENTOGÈNES — 140 LIEUX

Immobilisations 16 M\$

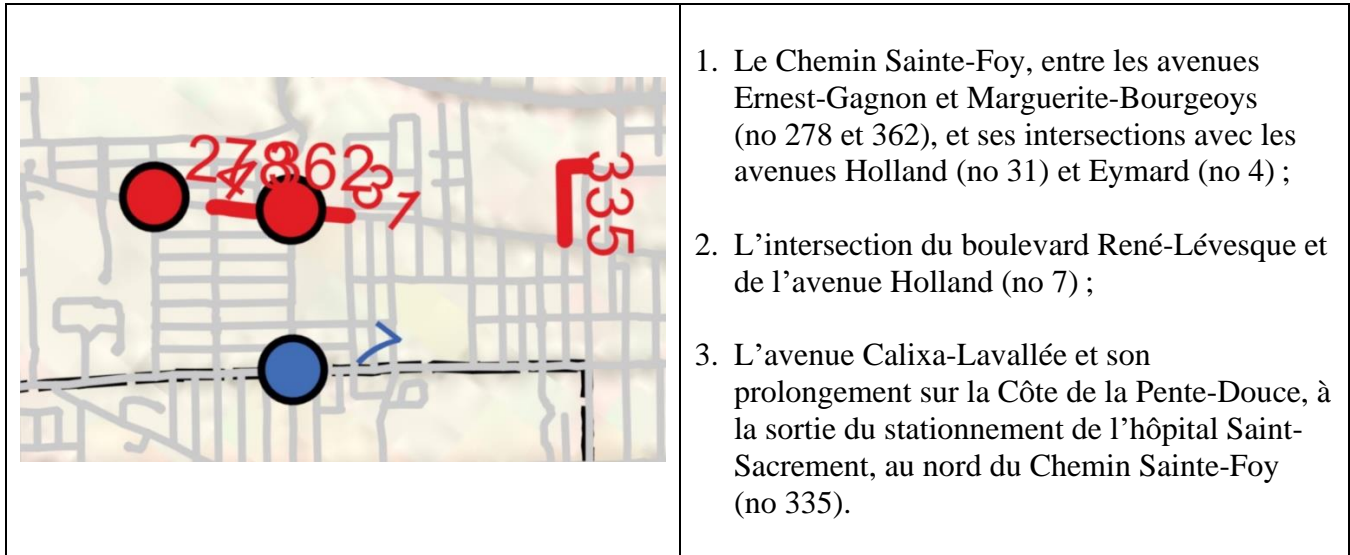
- Mettre en œuvre un plan d'intervention visant à sécuriser 140 lieux accidentogènes répertoriés, avec la contribution financière du Gouvernement du Québec
- Créer un bureau de sécurité routière rattaché au Service de police pour prévenir, informer, planifier et effectuer des opérations dans les zones accidentogènes.
- Analyser toute nouvelle collision impliquant un décès ou un blessé grave

2.3.1 Les lieux accidentogènes dans le quartier de Saint-Sacrement

La Ville a déjà dénombré 140 lieux accidentogènes qu'elle propose de sécuriser en priorité sans que les actions à réaliser soient énoncées dans la stratégie. Elle mentionne toutefois qu'elle prendra en compte les préoccupations des acteurs concernés afin d'échanger sur les particularités du milieu, les problèmes rencontrés et les bonnes pratiques pour les régler.

Le conseil de quartier de Saint-Sacrement est tout à fait en faveur de sécuriser ces endroits, d'autant plus que six d'entre eux se trouvent dans le quartier. Du fait de leur proximité, ces six lieux peuvent être regroupés en trois zones accidentogènes.

Zones accidentogènes dans le quartier de Saint-Sacrement



2.3.2 La problématique du Chemin Sainte-Foy dans le quartier de Saint-Sacrement

Le conseil de quartier est plus particulièrement sensible à la première de ces zones, soit le Chemin Sainte-Foy, parce qu'il s'agit de 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.

Et malheureusement, trois décès sont survenus sur cette artère depuis 2015 : trois piétons, des aînés, mortellement happés par des conducteurs d'automobiles et d'autobus. C'est inacceptable. C'est triste et nous compatissons avec les familles éprouvées.

Il est primordial que la Ville intervienne dans ce secteur rapidement. On peut penser qu'en raison du réseau structurant de transport en commun (RSTC), la priorité de la Ville se portera sur les zones accidentogènes situées sur le tracé du tramway. Or, le Chemin Sainte-Foy fait partie des zones hors tramway. Pourtant, une hausse de 10 % du trafic routier et des files d'attente sont envisagées à l'angle du Chemin Sainte-Foy et de l'avenue Holland, avec ou sans tramway d'ailleurs, comme en fait mention [l'étude d'impact sur les déplacements du RSTC](#). Par ailleurs, de nombreux projets immobiliers ou commerciaux planent sur le secteur : la vente de l'église Saint-Sacrement, le Motel Doyon, l'édifice de la GRC sur l'avenue Ernest-Gagnon, le terrain vacant à l'angle de l'avenue Marguerite-Bourgeoys, une épicerie grande surface à la Cité-Verte pour ne nommer que les plus connus. Sans compter tous les projets immobiliers projetés dans les quartiers avoisinants qui auront un impact sur la circulation sur le Chemin Sainte-Foy et sur l'avenue Holland, deux axes majeurs pour les transits urbains est-ouest et nord-sud.

Le Chemin Sainte-Foy est, par ailleurs, devenu une « autoburoute ». Un décompte récent à l'angle de l'avenue Eymard a dénombré, à l'heure de pointe matinale, entre 7 h 15 et 8 h 15 en semaine, plus de 50 unités en direction est seulement. Le trafic d'autobus circulant actuellement sur le boulevard de l'Entente pourrait éventuellement être transféré sur le Chemin Sainte-Foy ce qui ne ferait qu'amplifier ce caractère autoburoutier.

Le quartier doit également déplorer la perte de l'église Saint-Sacrement, un haut lieu de rencontres tant chrétien que caritatif qui réunissait depuis plusieurs années nombre de fidèles et de bénévoles attentionnés offrant à des personnes démunies vêtements, nourriture et objets de première nécessité. L'accès à l'église étant condamné pour des raisons de sécurité, le bâtiment ayant besoin de sérieuses réparations, tous ont dû trouver d'autres lieux pour poursuivre leurs quêtes spirituelles et humanitaires. Depuis, l'église a rejoint le marché du plus offrant. **La ville de Québec a considéré dans le [PPU Pôle urbain Belvédère](#) qu'un espace public de rassemblement convivial pouvait être aménagé sur le parvis de l'église Saint-Sacrement et cette proposition devient d'autant plus pertinente que l'église est à vendre. Le conseil de quartier souhaiterait que l'on donne suite rapidement à cette proposition.**

Et ce, à plus forte raison que le souhait exprimé dans le mémoire que le conseil a déposé sur le PPU voulant que la partie du Chemin Sainte-Foy située au cœur du quartier soit considérée dans le programme de rues conviviales n'a pas été retenu par la Ville, apparemment parce que le quartier disposait déjà, à l'instar du quartier de Montcalm, d'une importante canopée. L'agrile du frêne est venu réduire cette canopée et le tramway fera de même. Plusieurs quartiers bénéficient ou bénéficieront de [l'approche des rues conviviales](#) : route de l'Église dans le quartier de Saint-Louis, rue Maguire et avenue du Chanoine-Morel dans le quartier de Sillery, pour ne nommer que ceux-là. [L'approche](#) permet de pacifier la rue, de l'adapter à tous les modes de déplacement, tous les types d'usagers, toutes les saisons et ainsi, de renforcer le sentiment d'appartenance et de sécurité dans le quartier. **Étant donné son caractère accidentogène, le Chemin Sainte-Foy aurait grand besoin d'être pacifié de manière conviviale tout en conservant son rôle d'axe de circulation est-ouest.**

Un défi de taille : est-ce que le Chemin Sainte-Foy, au cœur du quartier de Saint-Sacrement, sera dans un proche avenir une zone conviviale où tous les usagers pourront se sentir bienvenus et protégés, ou au contraire, une zone accidentogène où les usagers se concurrenceront les uns les autres avec des risques accrus de collision mortelle ou grave du fait d'un trafic plus important ?

3 Appréciation globale de la stratégie

3.1 Vision zéro ou vision moitié moins, où se retrouvent les citoyens ?

En février 2017, le Conseil de quartier de Saint-Sacrement, à l'instar de plusieurs autres conseils de quartier, invitait la ville de Québec à se doter d'une stratégie Vision Zéro Accident. La Ville a répondu publiquement qu'elle ne sentait pas le besoin d'adhérer à cette vision parce qu'elle en intégrait déjà les grands principes. Elle promettait toutefois de reconsidérer ce choix lors de la réécriture de sa stratégie de sécurité routière ([Le Soleil, 9 février 2017](#)). Ce qui est fait dans la mouture 2020-2024, mais avec des bémols. **Vision zéro autour des écoles primaires, ce qui vise majoritairement les enfants de 5 à 12 ans et vision « moitié moins » ailleurs sur le territoire, et qui vise principalement les personnes de 12 ans et plus. Pourquoi deux mesures, deux visions ?**

Prenons les statistiques de la page 78 de la Stratégie concernant l'âge des victimes des collisions survenues entre 2012 et 2016 que nous abrégeons dans le tableau qui suit. Des 364 victimes de collisions mortelles ou graves, 26 avaient moins de 16 ans (7 %) et aucune n'est décédée ; 68 % avaient entre 16 et 54 ans et 31 %, 55 ans et plus. On ne peut savoir quelle proportion de jeunes avait entre 5 et 12 ans ni quelle proportion se trouvait près d'une école primaire, mais ce qu'on peut dire, c'est que c'est une fraction de

ce nombre que la stratégie veut réduire à zéro. C’est l’inspiration Vision zéro de la ville de Québec. Notons par ailleurs que parmi les 13 piétons victimes de collisions mortelles, 11 (85 %) avaient plus de 55 ans. Est-ce à dire que la Ville fera l’impossible pour sécuriser les enfants, mais pas les autres, pas les aînés ?

Âge de la victime	2012-2016						PROJECTION		
	Collisions mortelles		Collisions graves		Total		2020-2024		
	Nbre	%	Nbre	%	Nbre	%	Nbre	%	Vision
Moins de 16 ans	0	0%	26	8%	26	7%	0	0%	Zéro
16-19 ans	0		30		30		15		Moitié moins
20-24 ans	2		47		49		25		
25-34 ans	6	13	59	216	65	229	33	115	
35-44 ans	2	45%	26	64%	28	63%	14	68%	
45-54 ans	3		54		57		29		
55-64 ans	3		40		43		22		
65-74 ans	4	16	26	89	30	105	15	53	
75 ans ou plus	9	55%	23	27%	32	29%	16	31%	
Non précisé	0		4	1%	4	1%	2	1%	
Total	29	100%	335	100%	364	100%	169	100%	

Source : [Stratégie de sécurité routière 2020-2024](#)

Tout cet exercice pour dire qu’il ne saurait y avoir de demi-mesure en matière de Vision zéro. On ne fait pas les choses à moitié. Une Vision zéro, c’est un engagement à changer de paradigme, à changer de culture et à faire tous les efforts nécessaires pour agir là où ça compte et réduire au maximum les risques de collisions graves ou mortelles. Ce changement de culture, la stratégie telle que présentée par la Ville ne le propose pas.

Comment espérer dès lors qu’elle réussira à changer la culture des usagers de la route si elle-même ne se prête pas à l’exercice ?

3.2 Une approche traditionnelle maintenant décriée, l’automobile-reine

Les mots clés sont là pour le prouver : *Ralentir, Être courtois, Je ralentis, J’adopte la courtoisie, La sécurité des enfants est ma priorité, Je suis attentif* s’adressent d’abord aux conducteurs. L’engagement citoyen, qu’on peut signer [en ligne](#) et qui est une très bonne idée en soi, ne s’adresse avant tout qu’à l’automobiliste.

La stratégie est aussi, comme toute approche traditionnelle, réactive et ponctuelle. Ce sont des impératifs extérieurs qui déterminent ce qu’elle est. En l’occurrence, ce sont les modifications aux normes du ministère des Transports du Québec ainsi qu’au Code de la sécurité routière qui déterminent les actions relatives aux traverses piétonnes. C’est la contribution financière du Gouvernement du Québec, qui investira trois fois la mise de la Ville, qui détermine le plan d’intervention relatif aux lieux accidentogènes. À cet égard, la catégorisation de ces lieux comme étant ou non sur le tracé du tramway les relie directement au projet du Réseau structurant de transport en commun, comme autant de lieux à prioriser sur le tracé du tramway, le projet de l’heure.

La sécurité autour des écoles, la réduction de la vitesse dans les rues résidentielles et l'ajout de trottoirs sont aussi des actions qui se sont imposées de l'extérieur, à la suite des incessantes demandes faites par les conseils de quartier, les commissions scolaires, les conseils d'établissement, les organisations de parents et bien d'autres organismes.

Si cela n'était pas suffisant, mentionnons finalement que pour comprendre la vision de la Ville en matière de sécurité routière, il faut consulter toute une panoplie de documents : [Plan de mobilité durable](#) (2012), Vision stratégique d'aménagement et de développement (2015), [Vision des déplacements à vélo](#) (2016), [Approche des rues conviviales](#) (2017), [Plan d'action 2017-2020 pour l'accessibilité universelle](#) (2017), [Étude d'impact sur les déplacements](#) dans le cadre du Réseau structurant de transport en commun (2018), sans compter les Plans particuliers d'urbanisme dont celui du [Pôle urbain Belvédère](#) (2017). De même que la vision des déplacements piétons que la Ville promet dans un avenir rapproché. Ces documents ont été réalisés indépendamment les uns des autres et certains datent déjà. La charge de comprendre et d'intégrer toutes ces informations revient au lecteur qui doit également se réapproprier le nouveau [Code de sécurité routière](#) et élargir son point de vue en allant voir ailleurs les meilleures pratiques, la Vision zéro par exemple ou le Code de la rue. À quand une vision intégrée ? D'autres municipalités, comme Toronto, Montréal, Trois-Rivières, se sont lancées dans cette voie en adoptant une Vision zéro. Pourquoi pas la ville de Québec ?

3.3 Sensibiliser les automobilistes ou tous les usagers de la route ?

Dans sa stratégie, la Ville prévoit de verser 2,13 M\$ aux conseils de quartier et aux conseils d'établissement pour la sensibilisation des automobilistes qui gravitent autour des écoles ou qui résident dans le quartier. Soit 3 000 \$ par année pour chacun des 142 conseils, et ce, pendant 5 ans.

Pour les conseils de quartier, un budget alloué par la Ville pour des projets annuels, ce n'est pas nouveau. Plusieurs ont réalisé des projets comme ce fut le cas pour le *Printemps Saint-Sacrement* ou pour le blogue [Saint-Sacrement illustré](#) dans le quartier de Saint-Sacrement. La différence, ce sera la thématique de la sécurité routière. Pour les conseils de quartier, le mandat visé par la stratégie est de conscientiser les résidents à respecter les limites de vitesse dans leurs rues, tandis que pour les conseils d'établissement, il consiste à engager les parents à respecter les règles de sécurité, dont les bras d'arrêt des autobus, à proximité des écoles. Mais la sensibilisation à la sécurité routière ne doit pas s'en tenir à ces seuls aspects ni aux seuls usagers qui gravitent autour des écoles et des rues résidentielles. C'est l'ensemble des usagers qu'il faut sensibiliser, c'est la masse qu'il faut rejoindre. Beaucoup de règles sont encadrées par le Code de la sécurité routière autant pour les conducteurs que pour les cyclistes et les piétons. **Beaucoup de règles de courtoisie et de respect sont énoncées par la [Société d'assurance automobile](#). Si les conseils doivent répandre les bonnes pratiques en cette matière, il vaudrait mieux que toutes les règles qui s'appliquent aient déjà été consignées et validées afin que le discours sur la sécurité routière soit univoque.**

Un tel recueil de règles légales et courtoises à l'intention de tous les usagers, jeunes, adultes, aînés, parents, enfants, adolescents qui circulent sur les trottoirs ou la chaussée, à pied ou autrement (auto, vélo, déambulateur, fauteuil, segway, trottinette, patins à roue, etc.), est-il disponible et distribué aux usagers ? Pas à notre connaissance. Comment dès lors responsabiliser efficacement tous les usagers si les règles qui

les gouvernements peuvent être interprétées à leur guise, sauf celles qui les pénalisent quand on les prend en flagrant délit ?

Certaines municipalités comme Bordeaux, la jumelle française de la ville de Québec, se sont dotées d'un [Code de la rue](#) explicitant de manière conviviale les règles qui s'adressent à tous les usagers qui se partagent la rue. Derrière ce code se trouve toute une vision de l'aménagement et du partage des rues, une vision qui n'est pas encore très répandue au Québec bien qu'une [étude réalisée pour le ministère des Transports](#) ait démontré que la démarche était applicable. **Les résultats de l'étude menée de 2012 à 2016 confirment ce que beaucoup savaient déjà : les automobilistes du Québec sont peu courtois et ne respectent ni les limites de vitesse ni les passages piétons.** Parmi un ensemble de 25 mesures et aménagements évalués sur le plan de la sécurité routière et de la viabilité économique, cinq ont montré leur efficacité : les saillies de trottoir, les passages piétonniers bien visibles, les trottoirs traversants, le marquage au sol refait plus fréquemment et le rétrécissement des voies. Les zones à priorité piétonne et les refuges centraux linéaires semblent efficaces pour répondre aux besoins des personnes à mobilité réduite. Enfin, l'étude suggérait que chaque municipalité du Québec devrait adopter son propre Code de la rue de manière à assurer un suivi des aménagements qu'elle réalise et à intégrer les besoins de mobilité de tous.

Aucune municipalité ne s'est encore lancée. Mais il semble que l'étude ait déjà fait du chemin puisque le ministère des Transports a modifié les normes de signalisation et de marquage des traverses piétonnes et que le Code de sécurité routière a mis en vigueur, le 18 mai 2018, de nouvelles règles dont plusieurs concernent les piétons, les cyclistes et les automobilistes, aux traverses piétonnes notamment. Ces éléments ont été intégrés à la nouvelle stratégie de la ville de Québec, comme nous le mentionnons précédemment, mais le Code de la rue comme tel, un recueil de règles courtoises de partage de la rue, à la manière de Bordeaux, se laisse encore désirer.

Revenant sur le manque de courtoisie des Québécois et leur manque de respect des limites de vitesse et des traverses piétonnes, on peut se demander si une sensibilisation de type « Être courtois » ou « Ralentir » a des chances de succès. Ce sont en effet des valeurs qu'on voudrait inculquer alors que ce sont peut-être des contre-valeurs sur lesquelles il faudrait agir. Il semble en effet que les Québécois soient intolérants au manque de respect à leur égard et à la perte de temps. Cela pourrait expliquer pourquoi ils ne respectent pas les règles qui leur semblent contraires au gros bon sens et qui, en plus, leur font perdre du temps. Tels que : réduire leur vitesse alors que l'environnement est le même ; limiter les traverses de rue aux seules traverses piétonnières et aux intersections alors que celles-ci sont généralement très éloignées les unes des autres ; et utiliser les liens cyclables alors que ceux-ci sont le plus souvent tortueux et mal aménagés. En conséquence de quoi, sur le Chemin Sainte-Foy, et ailleurs bien entendu, les automobilistes pratiquent-ils une vitesse plus élevée que la norme, les piétons traversent-ils par le plus court chemin, et les cyclistes roulent-ils à plein régime, accélérant sur les feux piétons pour prendre de l'avance sur les autos. La cohabitation peut bien être difficile entre les automobilistes, les piétons et les cyclistes, comme le rapportent fréquemment les résidents du quartier de Saint-Sacrement. Changer l'environnement est souvent une valeur plus sûre que changer la culture.

Pour terminer, rappelons que dans sa stratégie de sécurité routière, la Ville confie un mandat aux conseils de quartier, celui de sensibiliser « leurs » résidents. Mais, faut-il le rappeler, les conseils de quartier ne savent pas encore l'avenir que la Ville leur réserve. En effet, la [Politique de participation citoyenne](#) que

la Ville promet depuis janvier 2019 n'a pas encore été déposée. Soulignons toutefois que de l'avis de l'Institut du Nouveau Monde qui a eu à se pencher sur les pratiques de la Ville, les conseils de quartier demeurent un incontournable dans le paysage démocratique de Québec, mais que leur rôle et leur fonctionnement doivent être revus. On saura comment dans les mois prochains.

4 Conclusion

La sécurité routière est un enjeu quotidien. Pour certains, prendre la route est un stress de tous les instants, pour d'autres marcher, rouler, déambuler, pédaler, courir, conduire est un réel plaisir, surtout dans un environnement sécuritaire et convivial. **La cohabitation de tous les modes de déplacement et de tous les usagers est possible. C'est à une transformation profonde que nous sommes tous conviés pour rendre cette cohabitation harmonieuse. Une Vision zéro ou un Code de la rue, ce sont des outils qu'expérimentent plusieurs municipalités pour adapter leurs façons de faire à la nouvelle réalité et pour aider leurs citoyens à réaliser cette transformation avec eux. S'inspirer de ces approches, c'est déjà se transformer un peu.** La Ville a déjà fait beaucoup pour la mobilité durable et conviviale et elle continuera de le faire en investissant dans un aménagement routier sécuritaire et, nous le souhaitons, en changeant sa vision de l'automobile-reine pour une vision plus intégrée et réaliste de partage de la route. Vision zéro pour les 5 à 12 ans autour des écoles et vision moitié moins qu'en 2012-2016 pour tous les autres, c'est trop peu quand on sait que les aînés forment 85 % des piétons décédés sur la route à Québec.

Plusieurs des actions préconisées dans la stratégie routière de la Ville ont déjà été soulevées par le conseil de quartier de Saint-Sacrement. Il ne peut être que favorable à leur réalisation ce qui viendra résoudre un bon nombre des problématiques recensées dans son plan local de mobilité durable ou mentionnées lors de ses assemblées ([annexe 7](#)). Ces actions sont toutefois motivées non pas par une vision d'avenir, mais par des opportunités financières, par les dictats du ministère des Transports et du Code de la sécurité routière et par les incessantes revendications des citoyens. Sensibiliser les usagers de la route est une tâche colossale qui requiert le respect de tous, des aménagements routiers, piétons et cyclistes appropriés et des règles d'usage clairement énoncées dans un code de la rue.

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.*

Conseil de quartier de Saint-Sacrement

Rédaction

Jocelyne Séguin, résidente

et le conseil de quartier de Saint-Sacrement

M. Étienne Hivert, président

M. Marc Fafard, administrateur

Avec la contribution de

M^{me} Lilianne Plamondon, administratrice

M. Jean-Pierre Coljon, administrateur

M^{me} Maureen O'Farrell, secrétaire

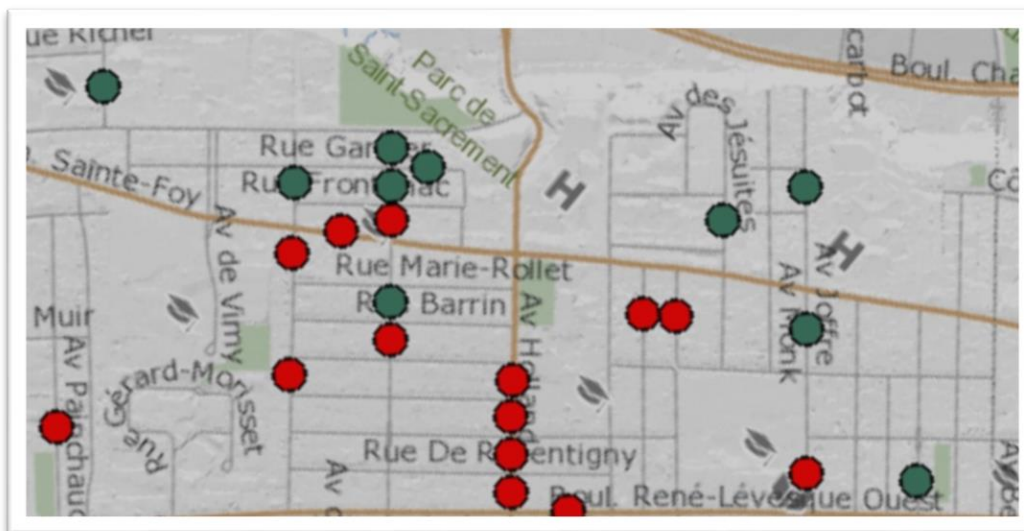
M^{me} Marie-Christine Boulanger, administratrice (2016-2017), présidente (2018-2019)

M. Pierre Bernier, résident

Ainsi que tous les administrateurs actuels ou précédents

de même que les nombreux résidents et parents qui ont participé au Comité de travail sur la mobilité durable (2015-2018) et au Plan local de mobilité durable (2015-2016).

5 Annexe - Relevés de vitesse dans le quartier de Saint-Sacrement



En vert, limite de vitesse respectée En rouge, limite de vitesse non respectée

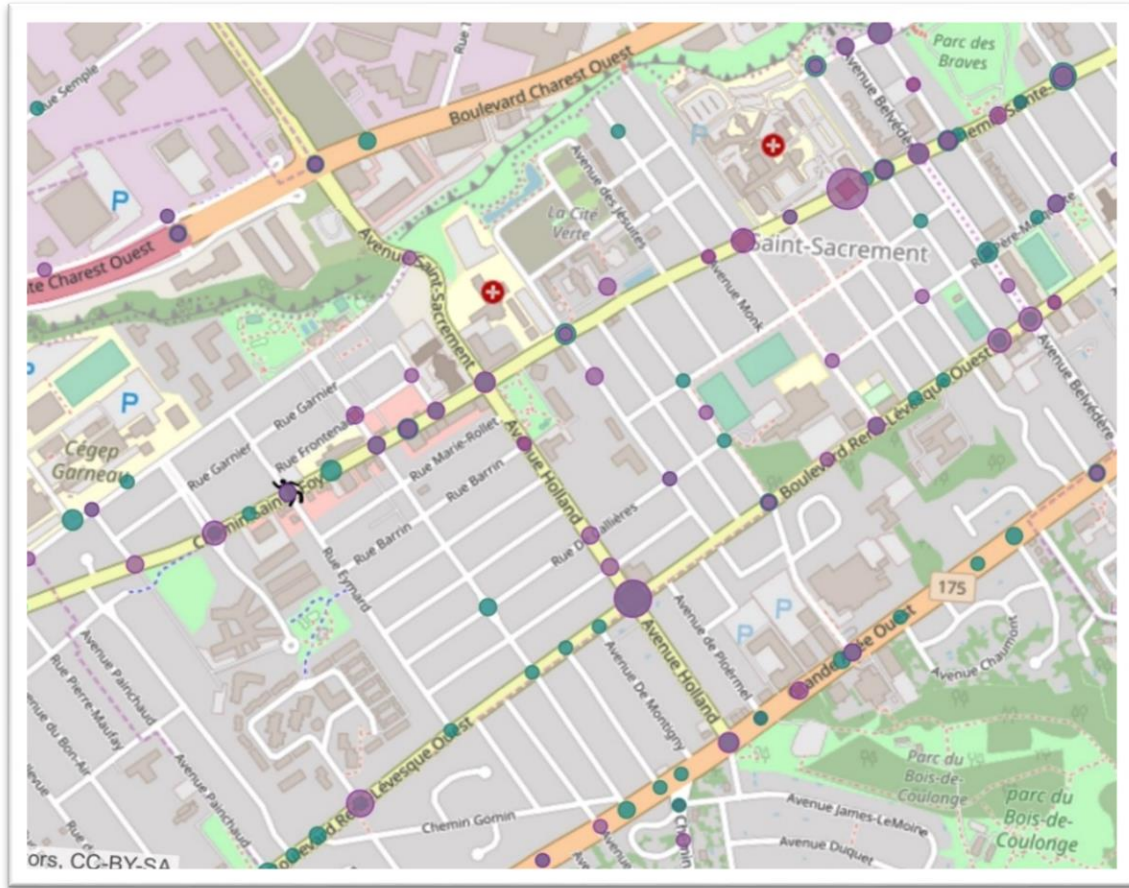
Source : [Carte dynamique des relevés de vitesse, Québec](#)

Vitesse moyenne pratiquée (85^e percentile) et vitesse maximale observée sur des rues du quartier de Saint-Sacrement

Emplacement / Vitesse permise	Vitesse moyenne pratiquée en km/h		Vitesse maximale en km/h	
	30	50	30	50
Avenue Adolphe-Routhier		52		65
Avenue Baillargé		41		63
Avenue des Jésuites		40		53
Avenue du Cardinal-Bégin		38		53
Avenue Holland		55		76
Avenue Joffre	42	43	57	66
Avenue Louis-Fréchette		51		62
Avenue Marguerite-Bourgeoys	41	49	65	69
Avenue Painchaud		56		78
Boulevard René-Lévesque		61		77
Chemin Sainte-Foy*	55		81	
Avenue Eymard	44	38	84	52
Rue Garnier		41		53
Moyenne générale	45	48	84	78

*signalisation dynamique 30/50 km/h devant l'école internationale de Saint-Sacrement

6 Annexe - Collisions routières avec piétons ou cyclistes entre 2005 et 2017



En mauve, collision avec piéton En vert, collision avec cycliste

[Source : Carte interactive Accès transports viables](#)

Victimes Type d'accident	Piétons						Total	Cyclistes			
	Graves			Légers				Légers			
Tranche d'âge	1 à 14	15 à 64	65 +	1 à 14	15 à 64	65 +		1 à 14	15 à 64	65 +	Total
Emplacement (entre les avenues Belvédère et Painchaud)											
Boulevard René-Lévesque		3	1	4	13	3	24	2	23		25
Chemin Sainte-Foy		8	2	2	25	2	39		20	1	21
Au nord du Chemin Ste-Foy			1	2	5	2	10	1	9		10
Au sud du Chemin Ste-Foy	1			3	7		11		6		6
Total	1	11	4	11	50	7	84	3	58	1	62

7 Annexe - Problématiques de mobilité recensées dans le quartier

Voie de circulation	AXE EST-OUEST			AXE NORD-SUD					
	Voies de transit		Voie résidentielle	Voies de transit			Voies résidentielles		
	Chemin Ste-Foy entre Vimy et Belvédère	Boulevard René- Lévesque entre Gérard-Morisset et Belvédère	Boulevard de l'Entente	Côte St- Sacrement – Avenue Holland	Avenue Marguerite- Bourgeois	Avenue Eymard	Avenue Joffre	Avenue de Vimy et Rue Gérard- Morisset	Avenue Calixa- Lavallée
Caractéristiques									
Zones scolaires	École internationale de St-Sacrement (façade), Collège Stanislas (façade)	Collège St-Charles-Garnier, Bibliothèque Collège des Jésuites	Cegep Gameau		École internationale de Saint-Sacrement (façade Est)	École internationale de Saint-Sacrement (façade Ouest)	Institut St-Joseph, Collège Saint-Charles-Garnier (façade Est)	Collège Stanislas (façade Est), UQTR Centre universitaire de Québec	
Nombre d'accidents	45 (2005-2014) - 3 décès (2015-2019)	31 (2005-2014)		22 (2005-2014)			8 (2005-2014)		
Problématiques									
Circulation	Trafic dense		Trafic dense aux heures de pointe (autobus)	Trafic dense aux heures de pointe		Trafic de transit (autobus)	Trafic dense aux heures de pointe		Trafic dense aux heures de pointe
Limite de vitesse km/h	50, 30 zone scolaire	50	50	50	50, 30 zone scolaire	30, 50 entre Frontenac et de l'Entente	30	30	
Vitesse	Vitesse élevée (auto-bus-vélo)	Vitesse élevée (auto-bus)	Vitesse élevée (auto)	Vitesse élevée (auto, camion)	Vitesse élevée (auto)	Vitesse élevée (angle Ste-Foy)	Vitesse élevée (auto)	Vitesse élevée sur Vimy	
Zone accidentogène	Entre les avenues Ernest-Gagnon et Eymard (no 278, 362)	Angle Holland (no 7)		Angle Chemin Ste-Foy (no 31)	Angle Chemin Ste-Foy (no 278)	Angle Chemin Ste-Foy (no 4)			Avenue Calixa-Lavallée / Côte de la Pente-Douce (no 335)
Stationnement	Conflit trafic-stationnement côté Sud entre 7 et 8 h		Stationnement trop court près du Centre de loisirs		Stationnement problématique angle Ste-Foy Sud (visibilité, manque)		Manque de stationnement	Conflit circulation-stationnement illimité sur Gérard-Morisset	
Signalisation	Non-respect de la signalisation et des feux	Non-respect des feux		Confusion 2 voies devient 1 voie sur Holland	Non-respect de la signalisation et des feux angle Ste-Foy	Manque de fluidité angle Ste-Foy (interdiction virage à droite)	Non-respect de l'interdiction de virage à droite (angle Père-Marquette)		
Cohabitation	Conflit auto-bus-vélo-piéton		Conflit auto-bus-vélo-piéton	Conflit vélo-auto	Conflit auto-bus vélo-piéton angle Ste-Foy			Conflit auto-bus-vélo-piéton sur Vimy, confusion angle Ste-Foy	Conflit auto-bus-vélo-stationnement dr l'hôpital
Vélo	Manque support à vélo				Manque support à vélo		Manque support à vélo	Manque d'affichage sur la piste cyclable et non déneigée	
	Manque lien cyclable Est-Ouest			Manque lien cyclable Nord-Sud jusqu'en Basse-Ville	Manque lien cyclable Nord-Sud			Manque une section N-S de la piste cyclable sur de Vimy	
Piétons		Non-respect du signal piéton angle Calixa-Lavallée	Non-respect des passages piétons angles ruelle Garnier et Marguerite-Bourgeois	Passage piétons mal situé angle Longueuil; manque un passage angle Barrin	Non-respect du passage piéton angle Frontenac		Non-respect du passage piéton angle Père-Marquette		
	Temps d'attente trop long et feu piéton trop court angle Holland	Trottoirs trop étroits, flaques d'eau		Trottoirs mal déneigé angle Ste-Foy (andains)	Trottoir mal déneigé et déglacé côté ouest entre Frontenac et de l'Entente	Manque d'éclairage	Manque d'arrêts-stop et de débarcadères	Manque un trottoir sur Vimy (côté Ouest)	
Zone scolaire	Manque de surveillance (brigadier, policier)					Manque de surveillance (brigadier)	Manque de surveillance (brigadier, policier)		
Transport en commun	Manque de fiabilité du transport en commun	Imprudence des usagers du transport en commun	Conflit Autobus 92, 93, 94 et 300 vs voie résidentielle et cycliste sur de l'Entente et sur Louis-Jeté				Conflit Autobus en transit - voie résidentielle et cycliste		
	Manque de confort aux arrêts de bus							Déplacement projeté de la station de bus angle René-Lévesque	
Convivialité	Manque une place publique, un secteur convivial	Secteur peu attrayant, manque de diversité, entrée/sortie du Proviso problématique		Mauvais état de la chaussée (angle Holland)	Secteur peu attrayant, manque de commerce, terrain vacant (angle Ste-Foy)				

En pâle

Problématique résolue

En bleu

Problématique couverte par la stratégie de sécurité routière 2020-2024

Sources

Plan local de mobilité durable, procès-verbaux et mémoires du conseil de quartier.