

**Consultation sur la
Stratégie de sécurité routière 2020-2024 de la ville de Québec**

Mémoire du Conseil de quartier des Jésuites

Janvier 2020

Introduction

Le Conseil de quartier des Jésuites (CQJ) a pris connaissance du projet de Stratégie de sécurité routière 2020 - 2024 déposé par la Ville de Québec. Il y décèle une volonté de faire de la protection des usagers de la route, incluant les piétons, une grande priorité. Les mesures envisagées et les sommes d'argent prévues traduisent certes une préoccupation visant à faire de la Ville de Québec un exemple à suivre pour continuer à améliorer la situation concernant les accidents de la route et leurs conséquences.

Le CQJ, à l'exemple de tout autre organisme soucieux de prévention, souhaite le nombre le plus faible possible d'incidents conduisant à des blessures ou décès. Il encourage toute mesure permettant d'empêcher quelque perte de vie. Il demeure toutefois réaliste face à cet objectif Zéro, sachant que des situations dues au hasard demeurent encore aujourd'hui, difficiles à éliminer.

Par rapport au projet proposé, le CQJ a souvent demandé à connaître l'évolution des travaux. Quelques mois après le colloque, il a pu prendre connaissance des orientations privilégiées par la Ville de Québec.

L'étude du document présenté par la Ville de Québec a permis de retenir des aspects qui méritent tant ajustement qu'amélioration. En outre, le CQJ a identifié certains lieux sur son territoire qui constituent une menace pour la sécurité des piétons ou des usagers de la route. Dans cet esprit, le CQJ vient faire part de préoccupations et de propositions par rapport :

- à l'état de situation présenté ;
- à l'amélioration de la sécurité dans le quartier des Jésuites;
- à l'amélioration de la gestion et du suivi de la Stratégie.

L'ÉTAT DE SITUATION

L'état de situation apparaît limité et simpliste. En premier lieu, la Ville de Québec se contente de statistiques d'accidents ayant entraîné décès ou blessures. Aucune donnée concernant les infractions au Code de la sécurité routière n'est utilisée pour mettre en évidence les correctifs à apporter.

En deuxième lieu, la Ville de Québec fonde ses initiatives sur la base des perceptions émises par des citoyens. Il s'agit certes d'une bonne idée. Toutefois, cette façon de faire comporte des faiblesses, sinon des risques. Rares sont les programmes qui ne sont fondés que sur des données subjectives

non supportées par des données concrètes. À titre d'exemple, dans son processus de gestion des plaintes, la Ville de Québec procède à des vérifications lorsqu'un citoyen lui soumet une plainte ou besoin de correction. Elle ne reconnaît pas d'emblée qu'il y a problème et lieu à intervention.

En troisième lieu, la Ville de Québec semble oublier que la situation actuelle, qui est en amélioration importante depuis 1980, résulte de la combinaison de plusieurs facteurs et s'inscrit dans une démarche entreprise depuis longtemps aussi bien par elle que par le gouvernement du Québec.

Le constat, si placé dans son contexte réel, révèle que les gains obtenus, principalement ceux observés depuis 2006, se maintiennent et traduisent une amélioration de la situation. La Ville de Québec oublie de le dire.

À cet effet, il semble justifié et pertinent de mentionner que :

- au cours de la période 2006 à 2017 :
 - le nombre total de collisions sur le territoire de la Ville de Québec est passé de 9 124 à 5 473, soit une diminution de 40% ;
 - le nombre total de collisions entraînant un décès sur le territoire de la Ville de Québec est passé de 9 à 5, soit une diminution d'un peu plus de 40%.
- au cours de la période 2013 à 2018, malgré la bonne performance observée, la région de la Capitale Nationale ne précède que celles de Montréal et de la Montérégie, quant au moins grand nombre total de collisions rapportées.

Il est aisé de constater que le niveau actuel des décès apparaît tout près du zéro visé. Il importe aussi de mentionner que les pertes de vie observées ne sont pas seulement dues à la distraction, la vitesse et les facultés affaiblies. L'analyse des accidents permet de constater que plus d'un facteur peut être associé à la conséquence survenue. De plus, la Ville de Québec est située dans une région qui, malgré des améliorations certaines, semble connaître un ralentissement en matière d'amélioration de sécurité routière. Il y a certes lieu d'identifier les contraintes associées.

Également, la Ville de Québec mentionne que « ...les mesures traditionnelles de contrôle, d'aménagement et de sensibilisation ne suffisent plus ... elles n'arrivent plus à faire diminuer le nombre d'accidents graves et mortels ... ». Cette situation n'est pas nouvelle. Avant l'an 2000, le gouvernement du Québec le soulignait

dans ses publications. En particulier, le Guide de la route¹ rappelait aux conducteurs, actuels et futurs, les conditions nécessaires à la conduite d'un véhicule automobile de la façon suivante :

- **La Tâche de conduire et les influences sur la conduite**

« La conduite d'un véhicule ne se résume pas à une utilisation machinale des commandes. L'état de santé, les connaissances et les habiletés personnelles d'une personnes, ainsi que le respect des règles de la circulation sont déterminants pour obtenir et conserver un permis. »

- **La vigilance et le discernement**

« La vigilance revêt une importance particulière la nuit et les jours de fin de semaine, au cours desquels surviennent le plus grand nombre d'accidents. Toute situation peut devenir distrayante pour le conducteur. On ne sait pas ce qui se passe dans le véhicule qui nous suit, dans celui qui nous précède, nous dépasse ou vient en sens inverse. Il convient donc de rester alerte.

En outre, il importe de faire preuve de discernement en toutes circonstances. Le recours à la prudence ne saurait être qu'occasionnel, car les possibilités d'erreurs et d'accidents sur la route sont nombreuses.

Tout conducteur fait face à des situations qu'il ne peut maîtriser ou éliminer totalement. Il arrive par exemple qu'un feu de circulation soit défectueux, que le conducteur qui précède semble perdu ou circule un peu trop lentement ou encore qu'une autre cause ait pour effet d'allonger ou de modifier le trajet envisagé.

C'est alors que le conducteur doit faire preuve de discernement. Certes, il n'est pas toujours plaisant de céder, de se faire intimider par d'autres conducteurs ou d'apparaître incapable de prendre un risque. Une hâte mal maîtrisée peut entraîner un drame, alors que l'acceptation d'un retard ou d'un inconvénient peut, au contraire, permettre au conducteur de s'affirmer en collaborant avec les autres usagers du réseau routier.»

Par ailleurs, le cannabis légal se veut un phénomène récent. Toutefois, la consommation de drogues n'est pas un phénomène nouveau. Il faudra, non pas nécessairement trouver de nouvelles mesures pour la prévention des accidents mais plutôt vérifier l'effet de la légalisation de la consommation. Également, les appareils mobiles, existent depuis au moins 10 ans. Malgré les effets négatifs rapportés, depuis 2006, le nombre de collisions sur le territoire de la Ville de Québec diminue.

¹ Les publications du Québec, Guide de la route. Édition révisée, avril 1998.

Bref, la mise en contexte présentée ne fait état que d'un portrait limité de la situation connue sur le territoire de la Ville de Québec. De façon générale, la Ville de Québec néglige de mentionner que la situation actuelle s'avère un progrès réel par rapport à celle connue avant 1980. Il y a maintenant lieu d'éviter un recul. Des améliorations sont encore possibles. Il a fallu plus de 40 ans pour diminuer de 80% le nombre de décès. Le progrès observé est dû à la mise en place de moyens concernant la vitesse mais aussi de mesures visant, en particulier, le véhicule, l'usager, l'environnement routier et législatif.

De façon générale, le projet présenté se veut une bonification de celui retenu pour 2011 – 2013. Plus détaillé, il précise les actions à entreprendre pour, au moins, maintenir la performance atteinte à l'approche de 2020.

Dans le projet antérieur et celui proposé, la Ville de Québec s'intéresse à l'aménagement de l'infrastructure routière. Elle détaille peu la situation à corriger.

Propositions d'amélioration de la sécurité dans notre quartier

Le CQJ a constaté des situations sources de conflits qui surviennent quotidiennement sur son territoire. Ainsi, à certaines intersections importantes le signal visuel ne laisse que très peu de temps aux piétons pour traverser. De même, l'absence de trottoir sur certaines rues étroites ou très fréquentées comporte des risques. Enfin, des rues importantes se caractérisent par une signalisation routière absente ou incomplète. Il en résulte qu'y circuler devient une source de confusion pour les conducteurs car il leur est difficile de reconnaître si la partie de la chaussée empruntée compte une ou plusieurs voies de circulation, sur les chaussées sèches en été et a fortiori sur les chaussées mouillées ou enneigées. À certains moments, ils utilisent l'espace réservé pour le stationnement des véhicules. Aux intersections, une situation analogue se produit. Particuliers aussi bien que conducteurs d'un véhicule public, autobus RTC, Ville de Québec, ambulanciers, vivent ces sources de conflits.

Le CQJ souhaite que la Ville de Québec profite de l'occasion pour apporter les correctifs nécessaires à certains lieux de notre quartier qui nous apparaissent propices aux accidents. Ces correctifs consistent à :

- 1 - Augmenter le temps alloué à la traverse des piétons à l'intersection Henri-Bourassa/Louis-XIV, afin de le faire passer de 20 secondes à 30 secondes.

Plusieurs piétons ont à traverser cette intersection pour rejoindre le Trait-Carré à l'ouest, le moulin des Jésuites au sud-est, le Terminus d'autobus au sud-ouest ou le centre d'achat le Carrefour Charlesbourg au nord-est. Il est difficile pour les personnes âgées, les parents avec une poussette, les jeunes enfants ou les personnes à mobilités réduites de traverser l'intersection dans ce court délai, en particulier l'hiver, alors qu'il faut fréquemment enjamber des bancs de neige. Plusieurs intersections sur le Boulevard Henri-Bourassa disposent de délais de traverse de plus de 20 secondes, même si certaines d'entre elles semblent moins fréquentées. En voici quelques exemples, en partant du nord vers le sud du boulevard Henri-Bourassa:

- 70^e Rue Est : 25 secondes
- 46^e Rue Est : 25 secondes
- sortie du supermarché Provigo : 25 secondes
- 41^e Rue Est : 30 secondes
- 24^e Rue : 30 secondes
- 22^e Rue : 25 secondes
- 18^e Rue : 30 secondes
- Chemin de la Canardière : 30 secondes
- Garage municipal : 25 secondes

On pourrait même considérer l'opportunité de créer une passerelle de traverse à cette intersection question de relier l'espace du Moulin des Jésuites à son pôle complémentaire qu'est l'ensemble du Trait-Carré et de la Bibliothèque municipale.

- 2 - Augmenter le temps alloué à la traverse des piétons à l'intersection Henri-Bourassa/De Nemours, afin de le faire passer de 25 secondes à 30 secondes et revoir l'aménagement de l'extrémité du terre-plein au centre de la chaussée.

Le terre-plein constitue un obstacle quasi impossible à franchir pour les personnes se déplaçant en fauteuil roulant ou avec marchette.

- 3- Prévoir un trottoir sur l'avenue De Gaulle et Villa-Saint-Vincent/Mont-Saint-Michel.

Les artères Villa-Saint-Vincent/Mont-Saint-Michel et de Gaulle sont les deux seuls passages qui permettent de monter du sud-est du quartier vers le nord. Plusieurs piétons empruntent l'un ou l'autre de ces chemins. Or, sur chacun d'eux, il est permis de stationner des deux côtés de la chaussée. De plus, sur ces artères en pente, la visibilité est mauvaise le soir et, en particulier l'hiver, l'accumulation de neige rétrécit la surface utilisable de la chaussée. C'est donc une question de sécurité de faire un trottoir complet sur au moins un de ces passages, sinon les deux, et d'en effectuer le déneigement l'hiver.

Sur l'avenue De Gaule il n'y a aucun trottoir. Sur l'avenue Villa-Saint-Vincent, un trottoir existe déjà entre l'avenue Saint-Michel et la rue Lajeunesse. Il faudrait alors compléter le trottoir d'un côté de l'avenue Villa-St-Vincent entre la rue De Nemours et la rue Lajeunesse et faire un trottoir d'un côté de la rue Mont-St-Michel entre l'avenue Villa-St-Vincent et la 60e Rue Est.

- 4- Prévoir un trottoir sur l'avenue de Gironde, côté sud, autour du parc-école, et en assurer l'entretien d'hiver.

C'est une voie fréquentée par de les écoliers mais aussi par les nombreuses personnes qui fréquentes le parc des Loisirs Guillaume-Mathieu, et où devraient être aménagés des renflements de rue pour diminuer la vitesse sur cette voie de desserte entre le boulevard Jean-Talon- Loiret et le boulevard Guillaume Mathieu.

- 5 Compléter le trottoir sur la 60e Rue Est entre la 6e Avenue Est et la 3e Avenue Est et déneiger ces trottoirs l'hiver.

Cette rue est empruntée par plusieurs piétons. Or, depuis la construction des trois grands immeubles à logement sur le côté sud de la 60e Rue Est, beaucoup d'automobiles sont stationnées dans la rue, ce qui réduit énormément la surface utilisable de la chaussée et rend la marche non sécuritaire.

- 6 – Entretenir le sentier du Parc de l'Oise durant l'hiver.

Plusieurs enfants qui fréquentent l'École Du Rucher empruntent ce sentier. Il serait beaucoup plus sécuritaire qu'ils puissent le faire durant toute l'année scolaire.

7 - Ajouter du marquage sur les rues suivantes ainsi que des zones réservées ou avec indication claire pour virage:

- Rue de Nemours vers Henri-Bourassa
- 76e rue du Cegep Limoilou vers Henri-Bourassa
- Boulevard Louis-XIV vers l'ouest, de la 10e avenue-est à Henri-Bourassa

Ces rues ou portions de rue sont assez larges pour deux automobiles, mais l'absence de marquage amène des automobilistes à croire qu'il y a deux voies, ce qui entraîne confusion et risque de collision.

Par ailleurs, lorsque le boulevard Louis-XIV traverse le boulevard Henri-Bourassa vers l'ouest, celui-ci passe de deux voies à une voie, sans indication claire. On remarque régulièrement de la confusion chez les automobilistes qui veulent s'engager vers le Trait-Carré. La même situation prévaut à l'intersection de la 76e et du boulevard Henri-Bourassa, vers l'ouest.

Propositions pour l'amélioration de la gestion et du suivi de la Stratégie

Le CQJ considère que les propositions qui suivent, de divers ordres, améliorerait la gestion et la mise en œuvre de la Stratégie et ainsi faciliterait l'atteinte de ses objectifs. Ces propositions sont :

- d'associer les Conseils de quartier à la Table de concertation en sécurité routière ;
- de recevoir et donner suite aux recommandations de la Table de concertation vélo des conseils de quartier ;
- de trouver une mesure de rechange au photo-radar, ce moyen ne pouvant plus, dans un avenir rapproché, relever d'une autorité municipale ;
- d'associer ou partager ses objectifs avec les municipalités de l'agglomération de Québec et de la région de la Capitale-Nationale ;
- de prévoir des aménagements routiers qui tiennent compte de la présence de plus en plus grande de personnes âgées de plus de 65 ans et susceptibles d'être moins alertes comme conducteurs et piétons ;
- prévoir des sommes pour assurer l'entretien de sentiers piétonniers (et trottoirs) en hiver et pour améliorer la signalisation routière sur le territoire de la ville à l'intérieur du budget de 60 000 000\$;

- investir dans des moyens durables plutôt que dans les messages publicitaires, SAAQ et MTQ étant déjà très actifs en ce domaine;
- Réévaluer la décision de retirer du temps de brigadiers scolaires devant les écoles. Il semble en effet incohérent de reconnaître dans la Stratégie qu'un problème important existe autour des écoles et que, en même temps, on réduise le temps de présence des brigadiers.

Conclusion

Le CQJ partage l'objectif de réduire à zéro les incidents sur le territoire de la Ville de Québec. Il souhaite que les propositions qu'il soumet à la Ville dans ce mémoire soient retenues afin de faciliter l'atteinte des objectifs de la Stratégie.

Nous rappelons également que les personnes les mieux placées pour évaluer le degré de sécurité des réseaux routiers, cyclables ou piétonniers sont ceux qui l'empruntent régulièrement. Or, les Conseils de quartier sont des interlocuteurs de choix pour relayer cette information à la Ville. En ce sens il nous apparaît important que les Conseils de quartier deviennent partenaires de la Ville dans l'objectif d'identifier et d'évaluer les lieux accidentogènes afin de proposer des mesures correctives.

Il faut aussi mentionner que Québec est sous la neige de quatre à cinq mois par an. Or les infrastructures les plus sécuritaires ne servent pas si elles ne sont pas déneigées convenablement. Il doit donc y avoir coordination et complémentarité entre la Stratégie de sécurité routière et la Politique de déneigement de la Ville.