

# Recommandations en matière de circulation et de partage de la voie publique entre piétons et automobilistes

Avril 2013



Photo : Véronique Demers (L'Appel, mai 2011)

## INTRODUCTION

Les problèmes de sécurité routière associés aux déplacements des piétons et des cyclistes font régulièrement l'objet de préoccupations de la part des citoyens du quartier Saint-Louis et de citoyens qui assistent aux assemblées de conseil de quartier. Afin de répondre à ces préoccupations, le Conseil de quartier a mis sur pied un comité de sécurité routière en 2010 qui a rassemblé les informations sur les problématiques de sécurité routière en vue de formuler des recommandations d'amélioration. Ces recommandations synthétisées en un document de 3 pages (Conseil de quartier de Saint-Louis, 2010) ont été présentées à la séance du conseil de quartier de décembre 2010 et ont été déposées au conseil d'arrondissement au début de l'année 2011.

Le présent document constitue une mise à jour des préoccupations du conseil de quartier. Dans le présent mémoire, nous n'avons pas analysé la problématique de la circulation des cyclistes. Cette problématique pourra être analysée dans un travail subséquent.

Pour élaborer cette mise à jour, le conseil de quartier a repris une partie des recommandations exprimées dans son document de 2010. Nous avons également intégré de nouvelles problématiques exprimées par les citoyens et nous avons pris connaissance des Plans de déplacement des écoles Saint-Louis-de-France (Plan de déplacement école Saint-Louis-de-France, 2012) et Cœur Vaillant (Plan de déplacement école Cœur-Vaillant, 2010) réalisés dans le cadre du programme « Mon école à pied, à vélo » par les organismes Accès transports viables et Vivre en Ville.

À partir de ces sources d'information, nous proposons une série de recommandations que nous avons priorisé pour chacun des trois secteurs du quartier Saint-Louis.

De façon générale, l'amélioration des conditions de marche et de la pratique du vélo favorisent le déplacements actifs ce qui correspond à l'objectif du plan de mobilité durable de la Ville de Québec (Ville de Québec, 2011).

De façon plus spécifique, les principes qui ont guidé nos recommandations sont basés sur le fait qu'il faudrait accorder une priorité d'action visant à favoriser la marche vers :

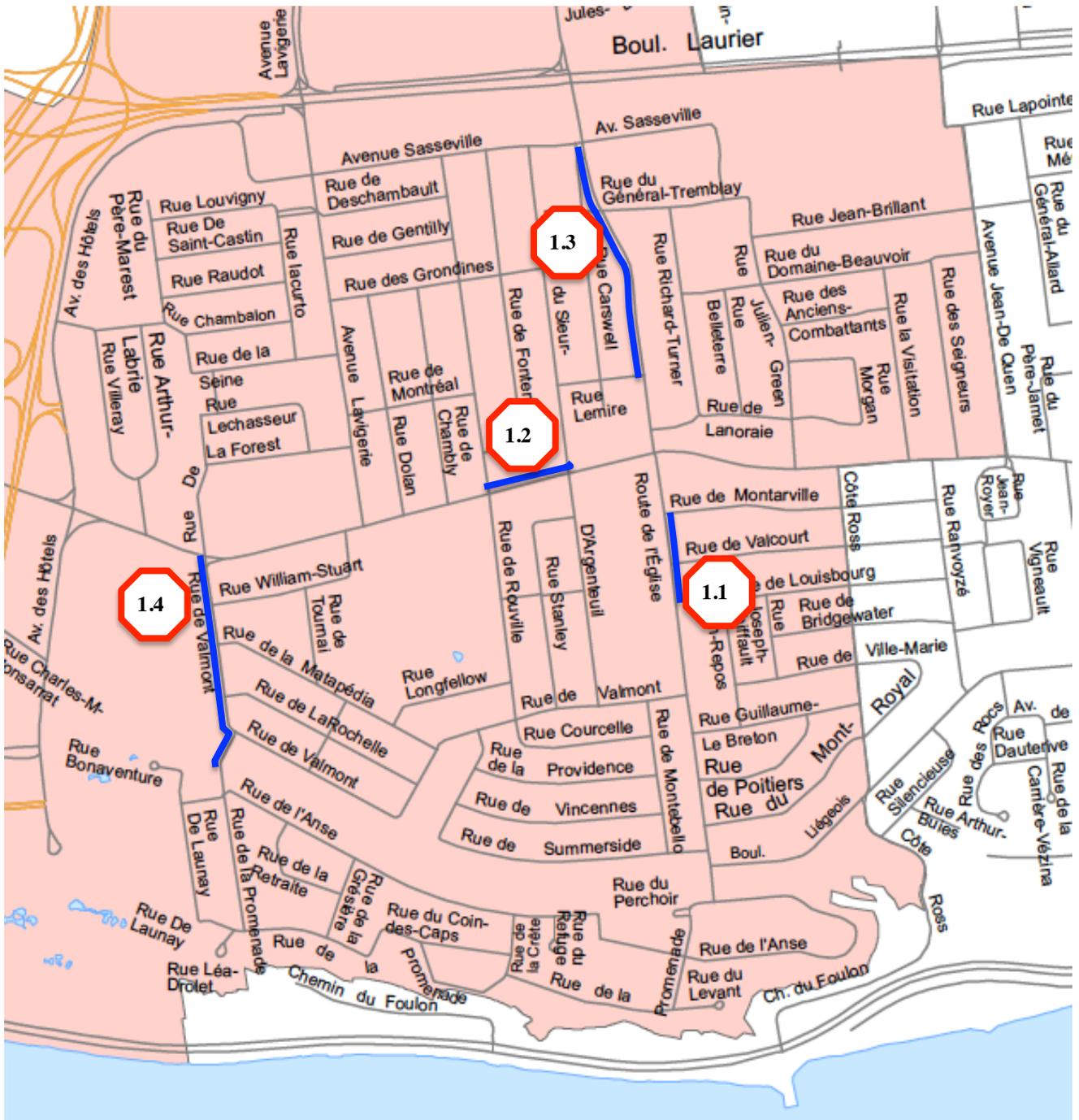
- les écoles;
- les commerces de proximités;
- les arrêts métrobus et la gare de Sainte-Foy;
- les parcs et centres de loisirs.

En complément des principes décrits ci-devant, il serait hautement souhaitable d'étendre la limite de vitesse de 30 km/h aux alentours immédiats des écoles primaires et non pas uniquement le long de la rue qui correspond à l'entrée principale de l'école. De même, une attention particulière devrait être accordée à un meilleur déneigement de tous les trottoirs du quartier Saint-Louis.

Les trois secteurs considérés correspondent au territoire délimité par les trois paroisses à savoir : le secteur Sainte-Ursule, le secteur Saint-Louis et le secteur Saint-Denys (Carte 1).



# 1 Secteur Saint-Louis-de-France



Carte 2 : Secteur Saint-Louis

### **1.1 Ajout d'un trottoir côté est de la route de l'église en face des écoles St-Louis 1 et 2 entre la rue de Montarville et l'entrée de l'école St-Louis 1.**

L'absence de signalisation, le manque de traverse piétonnière et l'impossibilité pour les parents voulant déposer leur enfant sur un trottoir de façon sécuritaire constituent un problème sérieux à la sécurité des enfants qui se rendent à l'école St-Louis. L'absence de trottoir du côté est de la rue de l'Église incite plusieurs parents à déposer leur enfant le plus près possible de l'entrée de l'école ce qui fait qu'aux heures de rentrée et de sortie des classes on observe un encombrement de voitures autour desquelles les enfants circulent pour sortir ou entrer dans les véhicules.

Cette situation non sécuritaire a été mise en évidence dans le plan de déplacement de l'école Saint-Louis-de-France (Plan de déplacement école Saint-Louis-de-France; p. 31, 2012).

### **1.2 Ajout d'un trottoir côté nord du Chemin St-Louis entre la rue Sieur d'Argenteuil et la rue Rouville.**

Sur cette portion du Chemin St-Louis, il n'y a pas de trottoir côté nord. Les résidents des rues situées au nord du chemin St-Louis qui doivent se rendre au Centre d'achat marchent le long de cette portion du Chemin St-Louis. En effet, leur trajet est plus court et il leur paraît plus sécuritaire de marcher à contresens de la circulation plutôt que de traverser à deux reprises le chemin Saint-Louis en vue d'utiliser le trottoir d'en face. Ces nombreux piétons empruntent donc la voie cyclable, elle-même très étroite et peu sécuritaire, avec comme conséquence que les cyclistes sont obligés de déborder dans la rue pour circuler. Lorsque les piétons marchent du côté droit dans le sens de la circulation, ils ne peuvent voir les cyclistes et les voitures qui les dépassent. Cette situation met aussi bien les cyclistes que les piétons en danger car d'un part les cyclistes doivent s'écarter du bord de la route pour dépasser les piétons et d'autre part, les piétons qui ne peuvent voir les cyclistes les dépasser prennent le risque de se faire frapper par les cyclistes ou les voitures.

Cette situation non sécuritaire a également été mise en évidence dans le plan de déplacement de l'école Saint-Louis-de-France (Plan de déplacement école Saint-Louis-de-France; p. 37, 2012).

### **1.3 Ajout d'un trottoir côté ouest sur la route de l'Église, entre la rue Lemire et l'avenue de Sasseville**

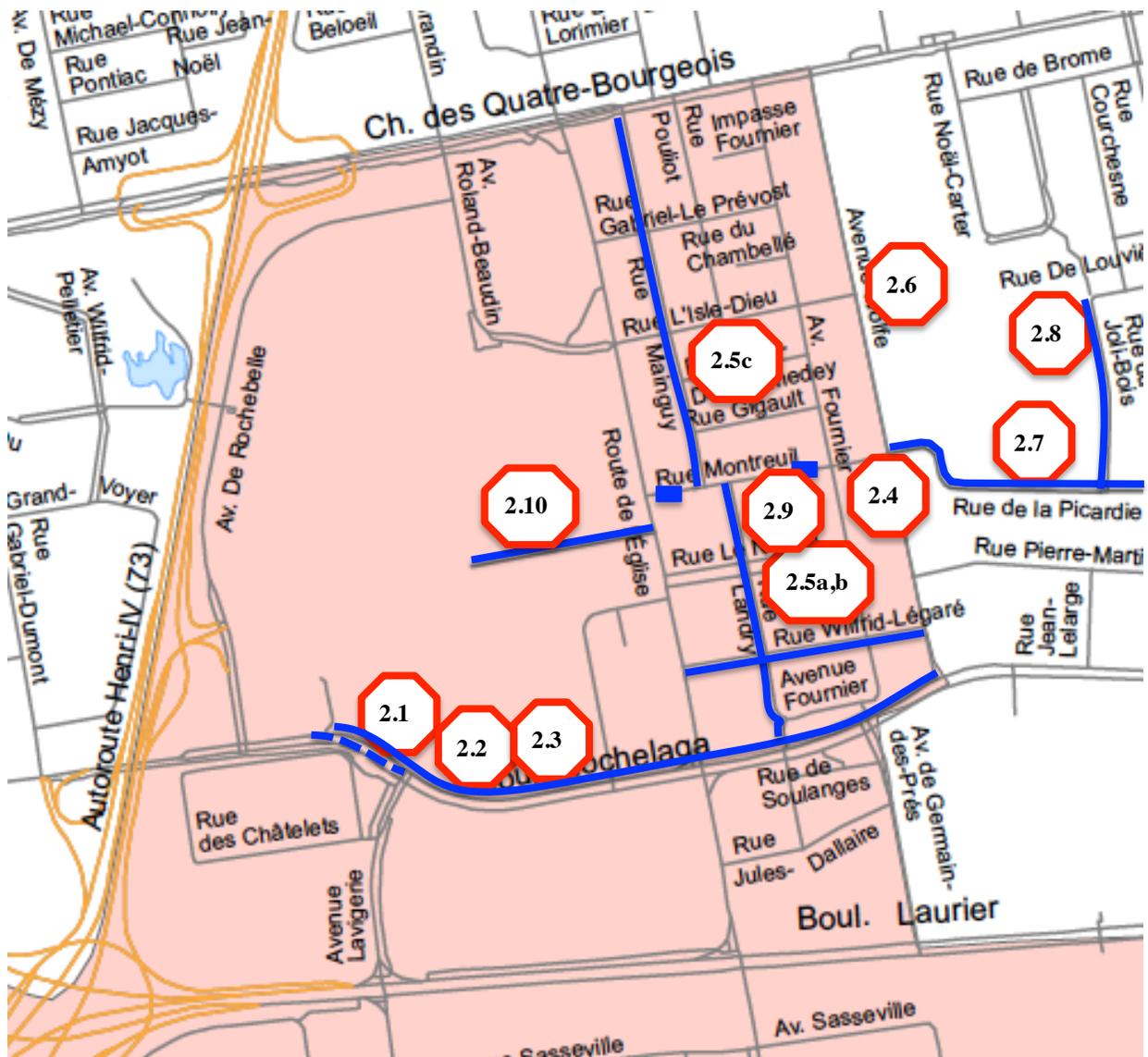
Ce secteur est situé à moins de 500 mètres d'une école primaire et, là encore, il s'agit d'une rue collectrice où le trafic est dense et rapide aux heures de pointe. Nous pensons qu'il s'agit ici d'une priorité à accorder à notre secteur. En effet, un nombre important de résidents qui utilisent le métrobus ou qui travaillent dans les bureaux du boulevard Laurier emprunte la route de l'Église et marchent sur la portion est de cette collectrice fort achalandée.

#### **1.4 Ajout d'un trottoir côté ouest sur la rue Valmont entre rue de la Promenade et le chemin St-Louis**

La rue de Valmont est une de deux seules rues qui donne accès à tout le secteur de la rue de la Promenade situé au sud du chemin de fer. Les nombreux véhicules qui descendent cette rue en forte pente y circulent rapidement.

Cette rue fait le lien entre le sud du chemin Saint-Louis et le centre d'achats Laforêt (restaurants, marché Métro) ainsi que les arrêts de bus situés sur le chemin Saint-Louis. Les élèves et les usagers du bus 25 montent et descendent en groupe cette section de la rue Valmont. De plus, la rue est desservie par la ligne de bus 13 avec un arrêt où les usagers doivent attendre sur la chaussée souvent mal déneigée en période hivernale. Le bus scolaire s'arrête et emprunte également cette rue. On constate également une augmentation du nombre de voitures qui se stationnent de part et d'autre de la rue ce qui constitue une entrave à la circulation sécuritaire des piétons. Le trottoir pressenti devrait débiter en haut de la rue Valmont à partir du Chemin Saint-Louis jusqu'au chemin de fer situé au début de la rue de la Promenade. Un arrêt pour les voitures circulant rapidement dans la descente de cette rue devrait également être installé au coin des rues Valmont et de la Promenade du côté nord de la voie ferrée.

## 2 Secteur Saint-Denys (à compléter)



Carte 3 : Secteur Saint-Denys

### 2.1 Carrefour Hochelaga-Lavigerie

Ce carrefour est emprunté par de nombreux écoliers qui se rendent à pied à l'école De Rochebelle ainsi que par la population qui désire se rendre aux installations sportives. Il est très achalandé aux heures de pointe et il est impératif d'en sécuriser l'accès à ces derniers. Nous suggérons d'installer une barrière sur le terreplein séparant les deux voies d'Hochelaga entre l'avenue Lavigerie et l'entrée de l'école De Rochebelle à hauteur de la piscine Sylvie Bernier. Nous suggérons également des traverses piétonnes actives simultanément dans les quatre directions, ainsi que l'interdiction de tourner à droite sur feu rouge.

## **2.2 Vitesse sur Hochelaga**

Le long du territoire de l'école De Rochebelle, des panneaux indicateurs de zone scolaire devraient être installés et la vitesse réduite en conséquence, comme c'est le cas, par exemple, sur le chemin St-Louis aux abords des écoles primaires et secondaires privées ainsi que sur le boulevard de Neuviale à proximité de la polyvalente La Camaradière.

## **2.3 Piste cyclable et trottoir sur Hochelaga**

Comme suggéré par le conseil de quartier lors de sa participation à l'élaboration du plan directeur de quartier, il serait opportun d'aménager une piste cyclable et un trottoir séparés de la route par une bande gazonnée le long du boulevard Hochelaga afin de permettre aux nombreux écoliers de se rendre à l'école de façon sécuritaire.

## **2.4 Déneigement du trottoir de la rue Fournier**

Le seul et unique trottoir de la rue Fournier n'est pas déneigé contrairement aux autres trottoirs des rues de même calibre du secteur : Montreuil, Wolfe et l'Isle Dieu. La rue Fournier est fortement fréquentée par les marcheurs et l'hiver les gens marchent au milieu de la rue. Nous demandons que le trottoir y soit déneigé.

## **2.5 Ajout d'un trottoir sur les rues Landry 2.5a Légaré 2.5b Mainguy 2.5c**

Les rues Landry, Wilfrid Légaré et Mainguy font maintenant partie du nouveau centre-ville de Québec! Compte tenu de l'achalandage et de la volonté de densification et de proximité de services de ces rues qui apparaissent dans les orientations du PPU de Sainte-Foy (PPU Sainte-Foy, 2012), ces rues déjà fort fréquentées sont appelées à le devenir encore davantage. Les autos s'y stationnent et les piétons doivent zigzaguer à travers les voitures. De plus, ces rues constituent le lien par lequel de nombreux piétons font le trajet entre, d'une part l'école secondaire De Rochebelle ou le centre sportif et, d'autre part le centre commercial Laurier.

Nous demandons donc la construction de trottoirs dans ces rues en cohérence avec les orientations du PPU du plateau Sainte-Foy.

Par ailleurs, la présence de nombreuses lumières sur la route de l'Église incite de nombreux automobilistes à emprunter ces rues résidentielles. Une meilleure synchronisation des feux de circulation sur la route de l'Église devrait probablement améliorer la situation sur les rues adjacentes situées à l'est de la route de l'Église.

## **2.6 Ajout d'un arrêt obligatoire sur rue Wolfe**

Il y a un arrêt sur L'Isle Dieu à l'intersection de la rue rue Wolfe. Cependant sur Wolfe, nous constatons des vitesses élevées, car il n'y a aucun arrêt de Quatre Bourgeois jusqu'à Montreuil. Il est nécessaire d'ajouter un arrêt sur la rue Wolfe à l'intersection de l'Isle Dieu: cela ralentirait la circulation sur cette rue où il y a d'ailleurs deux écoles

## **2.7 Ajout d'un trottoir sur la rue Picardie**

Bien que les rues Picardie et Jolibois fassent partie du territoire du Conseil de quartier Cité Universitaire, ces rues sont limitrophes au territoire du Conseil de quartier Saint-Louis et

sont fortement utilisées par les piétons du secteur Saint-Denys. Cette rue fait le lien entre les nouveaux résidents et les infrastructures de loisirs situées à proximité (Parc, piscine, tennis, soccer). L'absence de trottoirs dans ces deux rues rend la circulation piétonne périlleuse sur ces deux rues de transit où les véhicules y circulent à vitesse élevée. La section de la rue Picardie avec deux courbes à 90 degrés est particulièrement dangereuse. Le conseil de quartier Cité Universitaire nous a mentionné avoir fait, à plusieurs reprises, des demandes pour que cette rue soit modifiée par un ajout de trottoir: actuellement seule une ligne blanche sur la chaussée délimite l'espace piéton.

## **2.8 Ajout d'un trottoir sur la rue Jolisbois**

La rue Jolibois relie le quartier arrière à Hochelaga et est un transit pour les automobilistes résidents à partir de Quatre Bourgeois. Les automobiles l'utilisent passablement et elle est particulièrement dangereuse le soir : aucune délimitation n'y est présente pour les piétons. Nous demandons l'ajout d'un trottoir et l'intégration à la piste cyclable.

## **2.9 Ajout de mobilier urbain visant à ralentir la vitesse sur la rue Montreuil**

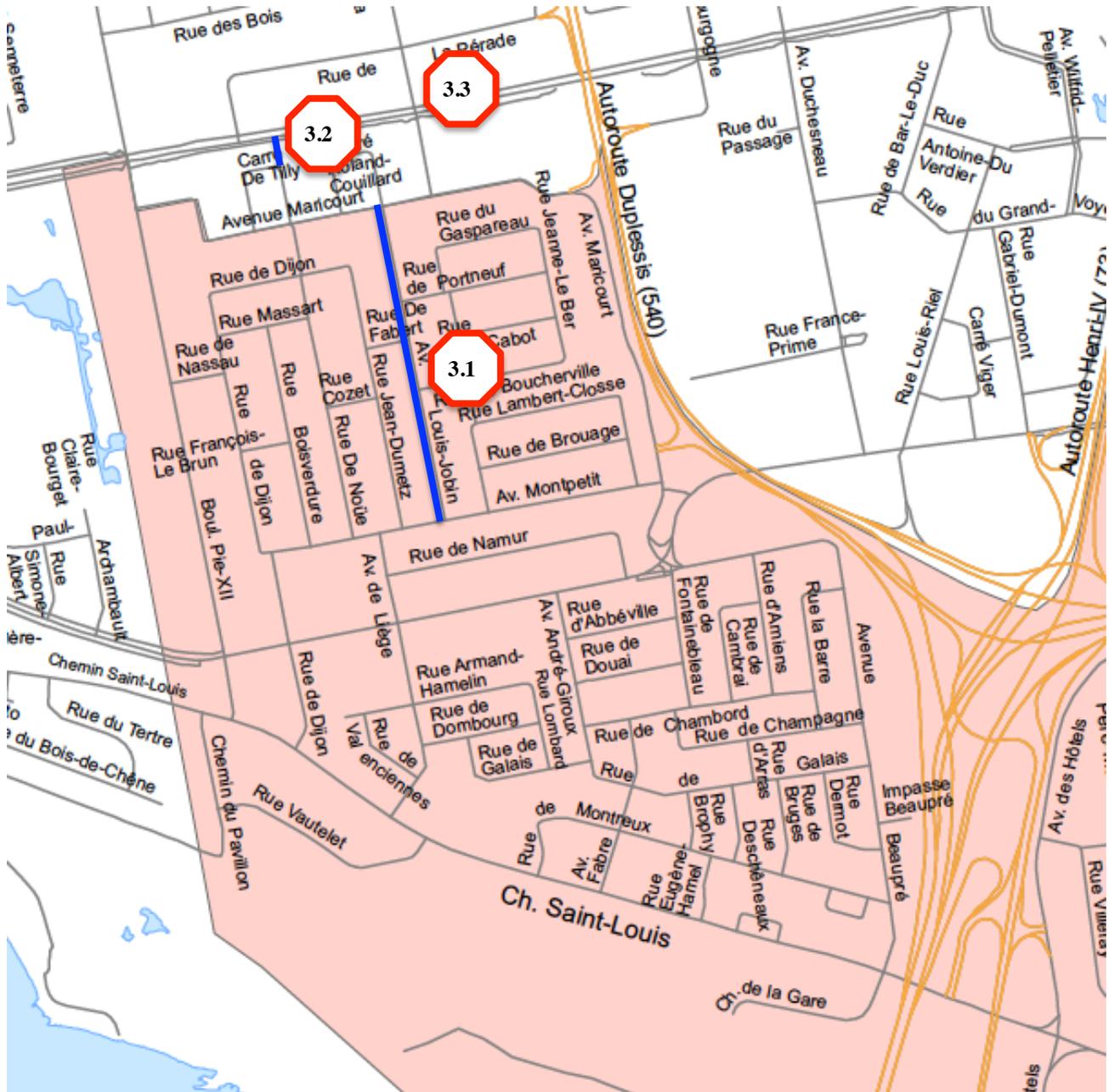
En raison du nombre important de lumières et de l'augmentation de la circulation, il se produit de plus en plus de bouchons sur la Route de l'Église. Les nombreux automobilistes en provenance du Chemin des Quatre-Bourgeois qui désirent aller au Centre d'Achat Laurier ou se rendre sur Robert-Bourassa, empruntent la rue Montreuil comme rue de transit en vue de prendre la rue de la Picardie pour ensuite se diriger vers Hochelaga. Le chemin inverse amène également une circulation importante sur la rue Montreuil et cela à toutes les heures. Le parcours de ces automobilistes « avisés » leur permettent d'éviter les 5 feux de circulation situés sur la route de l'Église et le boulevard Hochelaga vers les centres d'achats.

Nous proposons donc qu'à chaque extrémité de la rue Montreuil, une signalisation placée au centre de la rue mentionne qu'il s'agit d'une zone résidentielle avec limitation de vitesse.

## **2.10 Ajout d'un trottoir du côté sud de la rue longeant la bibliothèque**

De nombreux citoyens circulant à pied sont appelés à circuler dans ce secteur dont la vocation culturelle avec la nouvelle bibliothèque et sportive avec la potentielle implantation d'une palestre et d'un gymnase s'affirme. De plus, de nombreux enfants empruntent actuellement cette rue pour se rendre à l'école secondaire De Rochebelle. Plutôt que de devoir marcher sur les aires de stationnement réservées aux voitures, l'ajout d'un trottoir du côté sud devient un incontournable.

### 3 Secteur Sainte-Ursule (à compléter)



Carte 4 : Secteur Sainte-Ursule

#### 3.1 Trottoir sur la rue Louis-Jobin entre les rues Maricourt et Montpetit.

La rue Louis-Jobin est le principal lien entre les trois centres d'affaires, Neilson, Naviles et de la Pérade. Ce lien est emprunté quotidiennement par plus de 50% des 330 élèves qui fréquentent l'école primaire Cœur Vaillant, située au coin de Liège et boulevard Hochelaga, et ce à raison de quatre fois par jour. De plus, il faut compter les nombreux déplacements des résidents de ce même secteur qui doivent emprunter Louis-Jobin pour se

rendre au parc Raymond De Rosa, à la caisse populaire, à l'église ainsi qu'à la place commerciale Neilson. Comme il y a beaucoup de circulation d'automobiles et de camions de livraison, en plus des autos stationnées dans la rue Louis-Jobin, il n'y pratiquement plus d'espace pour les piétons et le risque d'accident est très élevé particulièrement en période hivernale. Nous recommandons donc qu'une étude soit faite pour l'installation prioritaire d'un trottoir sur la rue Louis-Jobin.

Vers le nord, la rue Louis-Jobin est très utilisée par les piétons qui vont prendre le métrobus sur Quatre-Bourgeois ou qui se rendent aux commerces de proximités de Place Navilles, Place La Pérade et au Jardin Mobile.

### **3.2 Entretien été comme hiver de la passerelle Dijon-Maricourt.**

Il s'agit également de faire l'entretien été comme hiver de la passerelle Dijon-Maricourt comme rapporté précédemment dans un dossier présenté récemment au conseil de quartier (Conseil de quartier de Saint-Louis, 2013).

### **3.3 Délais de passage des piétons à l'intersection de Hochelaga et Bégon**

Le délai est de 20 secondes, alors que le délai pour le coin de rue précédent (Pie XII et Quatre-Bourgeois) est de 25 secondes. Compte tenu que l'intersection de Quatre-Bourgeois et Bégon est de beaucoup plus utilisé par les piétons, arrêt des services RTC 800-801-13, il est très difficile pour la très grande majorité des citoyens de franchir la distance dans les 20 secondes. Il y a donc lieu de réviser le temps à 25 secondes.

## **CONCLUSION**

Ce rapport est le résultat de l'analyse et des constats réalisés par des citoyens qui vivent et habitent les secteurs concernés. À ce titre ils sont des observateurs privilégiés qui peuvent contribuer à l'amélioration des conditions sécuritaires des piétons. Sans pour autant en faire une revue exhaustive, nous pensons que les points abordés ci-devant constituent des enjeux problématiques importants. À notre avis, les points soulevés devraient néanmoins faire l'objet d'une analyse sérieuse faite par les autorités compétentes en vue de résoudre les problèmes soulevés. N'étant pas des spécialistes de la circulation routière et de la sécurité des piétons, nous avons émis une série de recommandations basées sur l'observation de ce qui a déjà été réalisé ailleurs pour résoudre des problématiques similaires. Ce sont les professionnels de la Ville de Québec qui pourront proposer et mettre en place des solutions en relation avec le contexte spécifique à chaque situation.

Nous espérons cependant que les recommandations présentées ci-devant seront sérieusement considérées et que les solutions apportées par la Ville permettront aux habitants de notre quartier de se déplacer dans leur environnement en toute sécurité et de les inciter à le faire de plus en plus à pied (et à vélo).

## **REFERENCES**

Conseil de quartier de Saint-Louis, 2010. Recommandations en matière de circulation et de partage de la voie publique entre piétons, cyclistes et automobilistes. 4 pages.

Conseil de quartier de Saint-Louis, 2013. Résolution 13-01-03.

Plan de déplacement école Cœur Vaillant, 2009. Mon école à pied, à vélo ! 68 pages. Accès transports viables et Vivre en ville.

Plan de déplacement école Saint-Louis-de-France, 2012. Mon école à pied, à vélo ! 74 pages. Accès transports viables et Vivre en ville.

Ville de Québec, 2011. Plan de mobilité durable. Pour vivre et se déplacer autrement. 166 pages.

PPU Sainte-Foy, 2012. Programme particulier d'urbanisme du plateau centre de Sainte-Foy. Version préliminaire. 113 pages. Ville de Québec.