



**MÉMOIRE PRÉSENTÉ DANS LE CADRE DE
LA STRATÉGIE DE SÉCURITÉ ROUTIÈRE 2020 – 2024
DE LA VILLE DE QUÉBEC**

PRÉSENTÉ PAR :

M. Alain Samson, président du conseil de quartier

M. Gilles Gaumond, administrateur du conseil de quartier

23 janvier 2020

Mémoire du Conseil de Quartier Vieux-Québec, Cap-Blanc et Colline Parlementaire sur la proposition de stratégie de sécurité routière 2020-2024 de la Ville de Québec

6 janvier 2019

Introduction

Ce mémoire présente la position et les suggestions du conseil de quartier du Vieux-Québec, Cap-Blanc et Colline Parlementaire (CQVQCBCP) sur la stratégie routière 2020-2024 de la ville de Québec. Ce mémoire a été déposé dans le cadre des consultations publiques réalisées fin 2019 et début 2020 par la ville de Québec.

Le mémoire présente à la fois la position du conseil sur les grands principes énoncés dans la stratégie mais également sur des cas pratiques d'amélioration à la sécurité des usagers de la route dans notre quartier. Ces cas concrets ont déjà fait l'objet de discussions et parfois, de résolutions du conseil par le passé. Les résolutions et travaux passés du conseil sur le thème de la sécurité routière seront abordés dans le mémoire et les documents pertinents sont joints en annexe. Le CQ s'inscrit ainsi dans l'approche « d'interaction citoyenne » mentionnée à la page 29 du document de stratégie de la sécurité routière et qui privilégie la mise en place de plate-forme de signalement par les citoyens, d'emplacements ou de situations dangereuses pour leur sécurité.

La sécurité et le confort des utilisateurs de la route, en particulier les piétons et cyclistes, sont en effet une préoccupation de longue date du conseil et nous sommes d'avis qu'il est grand temps de passer à l'action étant donné que plusieurs éléments problématiques identifiés depuis un long moment sont en attente d'une action pour les solutionner.

Le mémoire traite des éléments suivants :

- plan d'action pour notre quartier
- projet de confort et sécurité des piétons et cyclistes
- Intégration des stratégies de sécurité aux autres aspects de la mobilité
- vision zéro pour notre quartier
- apaisement de la circulation automobile des rues résidentielles et des zones touristiques
- traverses de piétons existantes et traverses à ajouter
- élimination de certaines voies de circulation doubles pour automobiles
- cheminement scolaire et accès aux établissements scolaires
- perméabilité de la trame urbaine et efficacité des déplacements actifs
- transit de véhicules lourds
- autobus touristiques
- déneigement

Plan d'action pour notre quartier

Le conseil de quartier a pris connaissance de la synthèse générale du plan d'action 2020-2024 en page 58-67 du document de la stratégie. Le conseil est d'avis qu'un plan d'action par quartier sera une des priorités à établir au tout début du déploiement de la stratégie. En effet, il ressort des discussions avec les représentants de différents conseils de quartier qu'il existe déjà une réflexion citoyenne engagée sur

les éléments relatifs à la sécurité des usagers de la route. Il serait important que la ville analyse ces éléments déjà identifiés et s'engage rapidement sur un plan d'action ainsi qu'un échéancier pour les solutionner de manière à rendre tangible l'implantation de cette stratégie pour les CQ.

Le projet de confort et sécurité des piétons et cyclistes

Le CQVQCBCP a proposé en 2016 à la table de concertation du Vieux-Québec une étude sur le confort et la sécurité des piétons et cyclistes dans le quartier. Ce projet a été accepté par la table de concertation du Vieux-Québec ce qui a résulté en un appel d'offres pour une étude qui a été réalisée entre 2017 et 2018 par la firme Groupe/A Annexe U.

Le conseil de quartier comme initiateur de ce projet s'est impliqué en créant un sous-comité qui a établi les principes directeurs à rencontrer dans le cadre de ce projet (voir présentation en annexe A).

Toutefois, le rapport final de cette initiative n'a pas été rendu public à ce jour par la ville. Seule une présentation de certains constats a été faite au conseil de quartier.

Le conseil de quartier rappelle que ce travail important a mobilisé plusieurs acteurs institutionnels et privés du quartier qui ont participé aux différentes rencontres avec les intervenants de la ville. Il y a donc une attente de tous ces participants pour voir une action concrète prendre forme suite à ces consultations.

Le rapport devrait être analysé par la Ville pour en extraire un plan d'action concret pour le quartier. La mise en place de la stratégie de sécurité routière constitue une opportunité pour concrétiser certaines des recommandations de cette étude.

Note : Le conseil de quartier n'ayant pas reçu de copie du rapport final étant donné qu'il n'est pas public, il est recommandé que les responsables de la stratégie en fassent la demande à Mme Savard, Vice-Présidente du Conseil Exécutif de la Ville.

Dans le cadre de cette initiative, les intersections suivantes dans notre quartier ont été identifiées comme dangereuses et/ou inconfortables pour les piétons et cyclistes :

- Côte de la Montagne et rue Port Dauphin, une intersection complexe et trop large (pour favoriser la fluidité des autos mais qui nuit aux autres usagers)
- Côte du Palais, côte Dinan et rue des Remparts (intersection complexe avec une surface asphaltée très large et inconfortable pour les piétons)
- Côte du Palais, rue Saint-Vallier Est, rue des Vaisseaux-du-Roi, rue St-Nicolas (peu conviviale pour piétons et surtout pour les cyclistes)
- Rue d'Auteuil et Dauphine
- Rue Saint-Paul au coin de la rue Saint-Pierre où la géométrie de la rue incite les automobilistes à « expédier » leur arrêt obligatoire (vision large, vitesse rapide des véhicules arrivant à l'intersection).

Intégration des stratégies de sécurité aux autres aspects de la mobilité

La planification et l'implantation de la stratégie de sécurité routière devraient être intégrées avec l'ensemble des autres thèmes reliés à la mobilité dans la Ville de Québec. Notamment la notion de confort de tous les usagers de la route (i.e. Pas seulement la sécurité mais l'impression de sécurité) et la

notion de fluidité et efficacité des déplacements. La question primordiale de la place accordée aux véhicules motorisés dans l'espace urbain devra également faire partie de la réflexion.

Vision zéro pour notre quartier

Le conseil accueille favorablement l'intégration de la vision zéro dans la stratégie. En effet, le conseil a adopté la résolution 17006-23 à la réunion du 4 mai 2016 du conseil qui recommandait l'adoption de la vision zéro pour le quartier (voir Annexe B).

Cette résolution fait suite à une préoccupation du CQ relative à la présence de certains axes routiers accidentogènes tels :

- L'axe formé par la Rue Saint-Paul dans le prolongement du Boul. Charest, la rue Quai-St-André, la rue Dalhousie et se poursuivant sur le Boulevard Champlain. Cet axe majeur a vu 73 accidents impliquants piétons ou cyclistes se produire dans le passé¹ sur la portion de 2 kilomètres qui traverse notre quartier.
- Le boulevard Honoré Mercier où 37 accidents impliquants piétons ou cyclistes se sont produits sur un court tronçon de 0.65 km qui est contigu à notre quartier et au quartier St-Jean Baptiste.

Ce sont des axes à haut débit de circulation et où les vitesses élevées prévalent. Ils traversent notre quartier où une grande partie de la population circule à pied. La problématique du manque de fluidité pour la traverse à pied ou à vélo de ces axes sera abordée plus bas et fait partie de la problématique de sécurité de ces rues.

Apaisement de la circulation automobile des rues résidentielles et zones touristiques

La stratégie de sécurité devrait s'inscrire dans un contexte plus large d'apaisement des rues résidentielles ou autres rues qui ne sont pas conçues pour un grand débit automobile. En effet, avec la congestion croissante en ville, les automobilistes utilisent de plus en plus ces rues résidentielles pour transiter aux heures de pointe. La réduction des limites de vitesse est un élément intéressant mais insuffisant pour assurer une réduction de la vitesse automobile dans ces rues. De plus, certaines rues en pente descendantes ont tendance à inciter les véhicules motorisés à une circulation rapide dans le quartier. D'autres éléments d'actions d'apaisement devraient être envisagés, notamment la réduction des largeurs de rues où la présence de chicanes (stationnement alterné de part et d'autre de la rue, plantations, placettes, modifications tactiques avec peinture et ameublement urbain) pour donner des signaux visuels aux automobilistes qu'ils sont dans des zones à vitesse limitée.

Il serait également important d'évaluer de façon systématique la pertinence de transformer certaines rues larges en Vélorues qui sont maintenant prévues par le code de la sécurité routière et qui permettent de mettre en place des contresens cyclables. Il a en effet été démontré dans plusieurs villes que la présence de contresens cyclables contribue à réduire la vitesse des véhicules automobiles lorsqu'ils croisent des cyclistes.

Ces stratégies permettraient de rendre plus conviviaux et attractifs les transports actifs dans le quartier. Quelques exemples de rues pouvant être considérées pour ces actions ;

¹ Cartes Accès Transport Viable.

- la Grande-Allée (devant le parlement) : La rue est très large avec une voie double en plus d'une pente légère en direction Est qui favorise une haute vitesse. Les véhicules maintiennent souvent une vitesse excessive en passant dans la zone intra-muros après la porte Saint-Louis.
- la rue St-Louis intra-muros (largeur excessive et pente descendante)
- la côte du Palais (très large et très pentue).
- la rue Saint-Paul qui voit un fort volume de circulation de transit en pointe. Cette rue est très large ce qui incite les conducteurs à rouler à vitesse élevée. Un contresens cyclable pour vélos permettrait de réduire la vitesse automobile et en même temps, fournirait une voie de sortie légale pour les cyclistes utilitaires travaillant dans le secteur de la rue Saint-Paul Saint-Pierre Sault-aux-Matelots. On observe déjà une circulation importante de vélos à contresens même si illégal actuellement car c'est le chemin le plus confortable et sécuritaire pour les cyclistes.
- la rue Saint-Vallier est où la rue est très large par endroit, notamment en approchant de l'intersection de la côte Dinan.
- La rue Port Dauphin et sa suite sur la rue des Remparts où la largeur excessive face au parc Montmorency incite les automobilistes à s'engager trop rapidement sur la rue des Remparts. Celle-ci étant en pente descendante, la vitesse automobile reste élevée sur toute la rue.

Une autre stratégie d'apaisement, qui est maintenant adoptée dans plusieurs villes touristiques, est de fermer les rues d'un quartier à la circulation automobile (ou la limiter aux besoins des riverains et à l'accès à des stationnements publics par exemple). Cette stratégie pourrait être introduite les fins de semaine, par exemple, pour contrer les problèmes de congestion créés par les véhicules de promenades et de touristes venant « faire un tour de ville ». Ces stratégies sont bénéfiques pour l'achalandage du quartier durant ces périodes donc pour le commerce et le tourisme également.

Traverses de piétons existantes et traverses à ajouter

Il serait important de faire respecter les traverses de piétons existantes du quartier. La stratégie proposée est d'utiliser des panneaux de signalisation à pulsation rapide et des radars photo de même que des modifications à la géométrie des rues pour atteindre ces objectifs. Le CQ souscrit à ces pistes d'actions et a identifié certaines localisations à étudier en priorité, notamment :

- Sur la rue Quai Saint-André à l'intersection de la rue des Navigateurs, il existe un passage piéton qui est systématiquement ignoré des automobilistes même quand il y a des piétons engagés à mi-voie.
- Rue de la Montagne à l'intersection de la rue Notre-Dame. Les voitures qui descendent ont souvent une vitesse excessive et voient la traversée piétonne au dernier moment lorsqu'ils s'engagent dans le virage au bas de la côte. Beaucoup d'automobilistes ne ralentissent même pas et ne respectent pas la priorité des piétons à cet endroit.

D'autre part, il serait important d'ajouter des traverses piétonnes à certaines intersections où les citoyens traversent déjà malgré l'absence de traverse protégée. La stratégie proposée par la ville mentionne que la conception des rues devrait être davantage axée sur l'humain et c'est dans ce volet que s'inscrivent les observations suivantes :

- Rue Quai-St-André à l'intersection de la rue Saint-Pierre : Un grand nombre de piétons traversent à cette intersection où il n'existe ni feux de circulation, ni arrêt et ni passage piéton. En effet, il existe deux grands stationnements du côté nord de la rue Saint-André soit le stationnement Saint-André et le Stationnement de la Promenade tous deux gérés par la firme Indigo. La plupart des utilisateurs de ces stationnements travaillent du côté Sud de la rue Saint-André et traversent au travers du flux de voiture. Cet endroit a une mauvaise visibilité à la fois pour les piétons et pour les automobilistes car la rue du Quai Saint-André fait un virage à cet endroit et un bâtiment (condos Quartier de l'Académie) limite le champ de vision des piétons et automobilistes.

Élimination de certaines voies de circulations doubles

Éliminer les endroits où il existe des voies de circulation double dans des rues qui ne sont pas des collectrices ou artères. On pense par exemple à la rue St-Louis intra-muros et la Place D'Youville (la rue St-Jean est très large face au Diamant ce qui incite les véhicules à rouler rapidement et s'engager à trop haute vitesse sous la porte Saint-Jean).

Cheminement scolaire et accès aux établissements scolaires

Le CQ souscrit à l'objectif de créer des cheminements scolaires pour la sécurité des déplacements des élèves. Il aimerait voir ce concept élargi pour inclure la création d'axes d'accès à vélo aux écoles. Dans notre quartier, il existe deux établissements scolaires qui font face aux problématiques de fort débit automobile des parents qui viennent déposer et reprendre leurs enfants après les classes.

- Collège François de Laval : Problèmes de circulation automobile sur la rue Sainte-Famille. Le projet confort et sécurité des piétons et cyclistes avait envisagé une reconfiguration de cette rue pour la rendre sens unique ce qui permettrait un élargissement des trottoirs qui sont actuellement trop étroits.
- L'École des Ursulines de Québec : Problème de circulation automobile élevée le matin et soir sur la rue St-Louis et la rue du Parloir.

Comme il n'existe aucune piste cyclable dans le secteur intra-muros de la Ville, il serait important de concevoir des axes de circulation sécuritaire pour les transports actifs en général et y prévoir des accès aux établissements scolaires.

Perméabilité de la trame urbaine et efficacité des déplacements actifs

Il serait important d'intégrer dans la stratégie une analyse de la perméabilité de la trame urbaine aux déplacements actifs. Certaines villes comme Copenhague ont créé des axes piétonniers très efficaces où les temps d'attente des piétons (feux rouges) représentent à peine 1% du temps de déplacement comparativement à 15%-20% dans des villes où la fluidité automobile est prioritaire et où il n'existe pas d'axes dédiés aux piétons ou cyclistes urbains.

Notre quartier a des axes routiers où la priorité est accordée aux automobiles. Une amélioration de la perméabilité des quartiers aux cyclistes utilitaires et piétons permettrait d'éviter certains comportements « illégaux » des piétons et cyclistes qui n'ont souvent pas d'autres choix pour circuler de façon efficace et sécuritaire dans des rues conçues en fonction de la fluidité des véhicules automobiles.

- Les temps d'attentes longs aux intersections rendent la marche peu efficace et favorisent certains comportements dangereux comme la traversée de piétons aux feux rouges. On observe ces comportements par exemple à l'intersection de la rue Saint-Paul et de la rue Abraham-Martin (face à la gare du Palais).
- Permettre la traversée des intersections piétonnes en diagonale quand il y a feux piétons dans toutes les directions. L'approche où l'on oblige les piétons à traverser les intersections en deux étapes qui demandent souvent plusieurs minutes d'attente est incompatible avec une conception des routes axée sur l'humain. Une telle réglementation décourage les transports actifs en augmentant les délais pour les piétons de façon indue. Nous comprenons qu'il s'agit d'une problématique provinciale mais la Ville devrait faire des représentations pour que les traversées en diagonale soient permises et que les temps de traverses piétons soient adaptés en ce sens.

En ce qui concerne le Vélo utilitaire, la configuration de notre quartier avec des fortes pentes et des sens uniques conçus pour la circulation automobile rend en effet la pratique du vélo utilitaire très difficile dans le quartier ce qui se reflète sur la faible part modale (moins de 1%) de la zone intramuros, et ce même si elle est au cœur de la ville.

- Par exemple, un cycliste qui voudrait débiter son parcours sur la rue St-Jean en direction Est pour rejoindre le quartier St-Jean Baptiste n'a d'autre choix légal de que gravir une rue avec pente montante importante pour joindre la rue Dauphine pour se diriger vers l'Ouest vers le boulevard Abraham Martin peu agréable pour le vélo. Cette contrainte incite certains cyclistes à circuler à contre-sens sur la rue St-Jean car il s'agit pour eux de l'option la plus sécuritaire et efficace.

Transit de véhicules lourds

Le transit de lourd fardier par le Vieux-Québec est une problématique récurrente malgré l'interdiction qui n'est pas respectée par bien des camionneurs. On voit régulièrement des camions traverser le quartier sans avoir à faire aux installations portuaires ou aux établissements situés dans la zone. Un décès a été constaté à l'été 2019 dû à un de ses fardiens et il serait important de mettre des mesures en place pour éviter de tels accidents. Certaines villes telles Londres ont mis en place des plans pour limiter graduellement l'accès au centre-ville aux véhicules lourds offrant une visibilité insuffisante aux chauffeurs pour se déplacer en milieux urbains. Une réflexion en ce sens devrait être entreprise.

Autobus touristiques

La présence d'un trop grand nombre d'autobus touristiques dans la zone intra-muros est un problème récurrent identifié depuis très longtemps mais pour lequel aucune solution n'a été mise en place. Le rapport du groupe de travail sur les autobus touristiques réalisé en 1999 (voir Annexe C) décrivait en détail la problématique et les solutions envisagées par les intervenants concernés du quartier.

En plus de constituer un danger pour la sécurité des habitants, la présence de ces grands véhicules nuit à la qualité de vie du quartier et à son image.

Les déplacements d'autobus touristiques devraient être limités à ceux ayant une destination intra-muros (ex : hôtel) plutôt que pour le transit ou les arrêts temporaires.

Axe cyclable

Il est recommandé de créer un réseau cyclable dans la zone intra-muros et de prévoir son raccordement à un axe traversant le quartier St-Jean Baptiste.

En effet, la circulation de vélo utilitaire (ou pour les déplacements touristiques) est très difficile actuellement dans la zone intra-muros car il n'existe aucun axe cyclable et le plus proche raccordement au réseau cyclable se trouve sur la rue Jacques-Parizeau pour joindre le corridor Père-Marquette.

Un des éléments de la sécurité des réseaux cyclables réside dans leur achalandage. On note en effet dans diverses études sur ce thème un constat de « sécurité par le nombre ». En effet, des axes cyclables achalandés augmentent la conscientisation des automobilistes au partage de la route et résultent en des réductions des taux d'accident par rapport aux villes ayant de faibles parts modales de vélo utilitaire.

D'autres axes cyclables sont également manquants, notamment sur le Boul. Jean-Lesage et son prolongement sur la rue Vallière. Une nouvelle piste sur cet axe permettrait aux cyclistes de rejoindre la rue Saint-Vallier Est ou la côte de la Potasse. Il existe également une opportunité pour créer une Vélorue sur la rue Saint-Vallier Est entre la côte Dinan et la Cote des Vaisseaux du Roi qui a fait l'objet de la résolution 2019-10-15 (voir annexe D).

Déneigement

La problématique du déneigement et de la sécurité des trottoirs est très présente dans notre quartier et le CQ accueille favorablement la volonté de la Ville de revoir ses méthodes de déneigement des trottoirs et rues. Les membres du CQ notent que les opérations de déneigement des rues viennent souvent créer des congères dans les traverses de piétons et que celles-ci peuvent rester des jours sans être déneigées alors que les rues sont bien dégagées.

Certains trottoirs comme ceux de la rue Saint-Paul entre la rue Saint-Pierre et la Côte du Colonel Dambourgès où le dallage est inégal et glissant lorsque mouillé ou enneigé sont dangereux pour les piétons.

Les accès aux Escaliers reliant haute et basse ville, comme celui de la rue St-Flavien, sont souvent difficiles d'accès dû aux charrues qui déneigent les rues et créent des congères importantes que les piétons doivent franchir pour atteindre les escaliers.

Enfin, certains passages piétons qui offrent un passage sécuritaire et plus efficaces aux piétons ne sont pas déneigés en période d'hiver ce qui force les piétons à de longs détours avec une proximité accrue des véhicules automobiles. Le CQ a déjà émis la résolution 17-06-24 au sujet du passage piétonnier sous le Pont Samson qui relie le bas Limoilou au Vieux-Québec et qui n'est pas déneigé l'hiver (voir Annexe E).

Stationnement

Les normes de conception des stationnements industriels, commerciaux ou institutionnels sont abordées à la page 32 du document de la stratégie. On y mentionne une conception qui devrait prendre en compte les besoins des usagers lorsqu'ils descendent de leur voiture et deviennent piétons. Le CQ recommande que la conception inclue également des cheminements pour les cyclistes vers les supports à vélos. En effet, la circulation à vélo utilitaire dans les stationnements est souvent un élément de stress pour les cyclistes vu la faible visibilité des véhicules reculant ou circulant dans ces stationnements. Des

marquages au sol pour guider les cyclistes et avertir les automobilistes de la présence de cyclistes seraient importants.