

> La mobilité à Québec

Accidentologie à l'intersection des boulevards Henri-Bourassa et Jean-Talon

État de situation



Conseil de quartier d'Orsainville

Service du transport et de la mobilité intelligente

18 juin 2025

Plan de la présentation

1. Mise en contexte
2. Situation actuelle
3. Accidentologie et interventions envisagées
4. Prochaines étapes



Sécurité
routière

Mise en contexte

1. **Mise en contexte**
2. Situation actuelle
3. Accidentologie et interventions envisagées
4. Prochaines étapes

Mise en contexte

Objectifs

- Présenter les problématiques de sécurité à l'intersection des boulevards Henri-Bourassa et Jean-Talon au conseil de quartier d'Orsainville
- Présenter les actions envisagées et les prochaines étapes

Mise en contexte

Stratégie de sécurité routière 2020-2024

- Une des actions phares : sécuriser les axes routiers majeurs
 - Réalisation d'un Plan d'intervention de sécurité routière pour identifier les 140 sites les plus accidentogènes (données de 2013 à 2017)
 - 52 projets retenus pour être corrigés
 - 11 projets dans l'arrondissement de Charlesbourg, dont :
 - l'intersection formée des boulevards Henri-Bourassa et Jean-Talon
- Combinée au
- tronçon du boulevard Henri-Bourassa compris entre la 94^e Rue Ouest et le boulevard Jean-Talon



Sécurité
routière

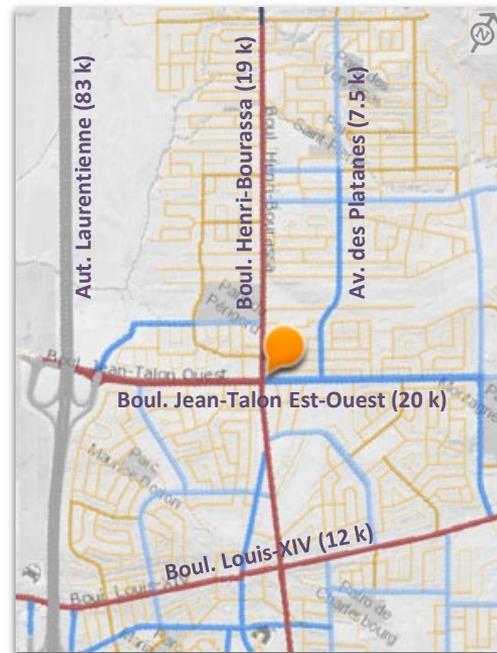
Situation actuelle

1. Mise en contexte
- 2. Situation actuelle**
3. Accidentologie et interventions envisagées
4. Prochaines étapes

Situation actuelle

L'intersection boul. Henri-Bourassa et Jean-Talon Est-Ouest

- À la limite des quartiers d'Orsainville, Jésuites et 4-5 de l'arrondissement de Charlesbourg
- Croisement de deux artères névralgiques
 - Axes majeurs nord-sud et est-ouest
 - Proximité de l'autoroute Laurentienne
 - Axe structurant du transport en commun sur le boul. Henri-Bourassa (Parcours du Métrobus 801)
 - Circulation élevée de véhicules lourds
- Vitesse affichée de 50 km/h
- Débits journaliers de 36 000 véhicules



Situation actuelle

Aménagements

- Feux de circulation et de piétons
- Deux voies par direction
 - Boul. Jean-Talon, terre-plein intégrant une voie de virage à gauche exclusive (absent sur le boul. H-B)
 - Boul. Henri-Bourassa, au sud du boul. Jean-Talon, voies réservées aux autobus
- Intersection de grande superficie avec de grands rayons
 - Plus longue exposition lors des croisements
 - Traversée de plus de 30 m pour les piétons
- Trottoirs de 1,5 m de largeur
- Nombreux accès commerciaux à proximité
- Emprise municipale disponible limitée





Sécurité
routière

Accidentologie et interventions envisagées

1. Mise en contexte
2. Situation actuelle
3. **Accidentologie et interventions envisagées**
4. Prochaines étapes

Accidentologie

- Prépondérance des 55 collisions survenues de 2013 à 2017

↖ ↗ À angle droit (32% des collisions)

↑ De type arrière (20% des collisions)

↙ En virage à gauche opposé, surtout dans l'axe nord-sud (18% des collisions)

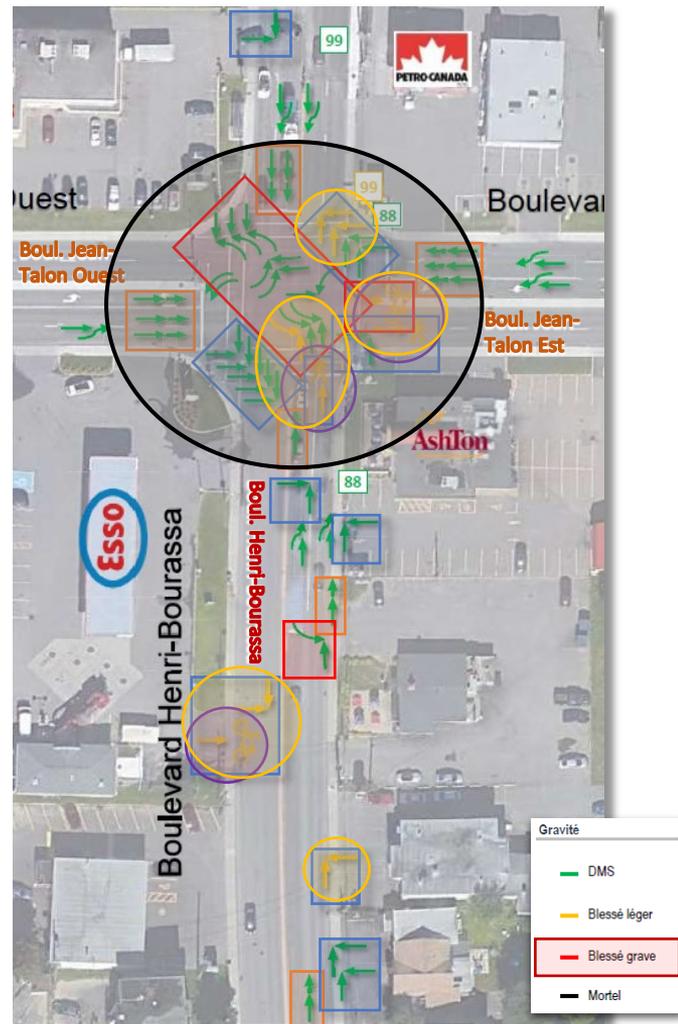
- Gravité et usagers

- Aucun décès, aucun blessé grave

- Blessé léger dans 18% des collisions

- Piétons et cyclistes impliqués dans 7 % des collisions

- ❖ Les collisions dans l'intersection sont celles où les mesures correctives sont à prioriser, d'autant plus que l'accidentologie depuis 2018 continue d'y être préoccupante



Diagnostic et interventions

Collisions dans l'intersection

↖ À angle droit :

- Non-respect des feux rouges – surveillance policière
- Absence de temps de dégagement véhiculaire – programmation d'une phase tout-rouge (en analyse, enjeu de capacité et de synchronisation)

↑ De type arrière

- Changement de voie précipité – voie et phase protégé
- Visibilité du marquage au sol parfois déficiente au printemps – marquage à l'époxy (nécessite une opération de resurfaçage)
- Vitesse trop élevée en approche de l'intersection – surveillance policière

Diagnostic et interventions

Collisions dans l'intersection

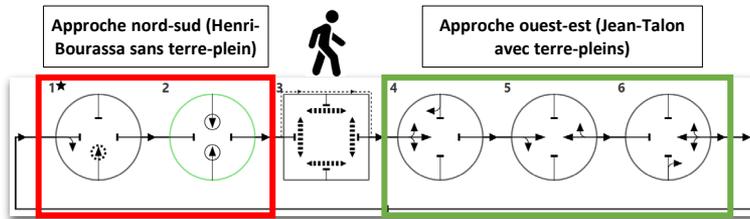
- ↪ En virage à gauche opposé dans l'axe nord-sud
 - Absence d'une voie de virage à gauche sur les deux approches du boul. Henri-Bourassa offrant une phase de feu vert protégée – Ajout d'un terre-plein central avec l'aménagement de voies de virage à gauche et d'une phase de feu vert protégée (coût et complexité élevés)

Diagnostic et interventions

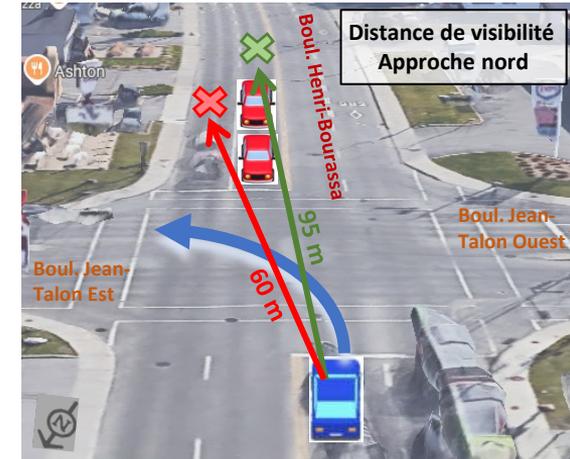
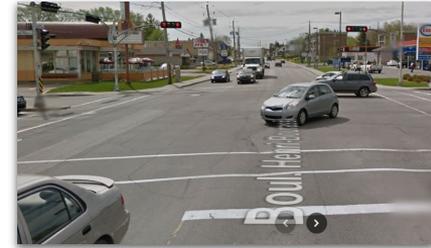
↪ En virage à gauche opposé dans l'axe nord-sud

Situation actuelle

Programmation des feux de circulation



- Distance de visibilité réduite pour réaliser un virage à gauche sécuritaire lorsqu'il y a des véhicules en attente d'un créneau à l'approche opposée pour réaliser aussi un virage à gauche



Diagnostic et interventions

↪ En virage à gauche opposé dans l'axe nord-sud

Conséquences

- Induit des manœuvres parfois dangereuses pour réaliser un virage à gauche depuis les approches nord et sud du boul. Henri-Bourassa, surtout aux heures de pointe
 - Cet enjeu est aussi réel pour l'approche sud hors de la période de la phase de feu vert protégé sur clignotant
- Induit aussi un détour d'une partie de la circulation en direction sud, au nord de l'intersection, vers des rues résidentielles pour rejoindre le boul. Jean-Talon Est via l'avenue des Platanes (environ 60 véhicules aux heures de pointe)

Diagnostic et interventions

Autres constats préoccupants

Piétons

- Non-respect du mode de gestion et temps de la phase piétonne court – diminuer le délai d'attente du piéton et augmenter le temps de la phase piétonne (en analyse, enjeux de capacité et de synchronisation)
- Largeur des trottoirs insuffisantes – élargir les trottoirs à 2 mètres et intégrer une banquette (enjeu de faisabilité, nécessite une opportunité de travaux)

Cyclistes

- Absence d'une infrastructure cyclable sur le boul. Henri-Bourassa – Analyse d'opportunité et de faisabilité en cours pour l'aménagement d'un Corridor VivaCité dans l'axe nord/sud



Sécurité
routière

Prochaines étapes

1. Mise en contexte
2. Situation actuelle
3. Accidentologie et interventions envisagées
4. Prochaines étapes

Prochaines étapes

Réviser la programmation des feux de circulation

- Améliorer la sécurité des piétons
 - Diminuer le temps d'attente pour la phase piétonne
 - Augmenter le temps de la phase piétonne
- Améliorer la sécurité des véhicules
 - Ajouter un temps de dégagement (tout rouge) aux phases véhiculaires

Prochaines étapes

Réaliser un concept géométrique préliminaire

Objectif : Évaluer l'amplitude et la faisabilité d'un concept afin d'évaluer les coûts et les actions requises

Aux approches nord et sud du boul. Henri-Bourassa

- Ajouter une voie de virage à gauche (d'une longueur de 35 m. au nord et de 60 m. au sud)
- Intégrer un terre-plein central
- Raccorder les voies de circulation avec la nouvelle géométrie à l'intersection (sur une distance totale d'environ 200 mètres, incluant les terre-pleins)
- Élargir les trottoirs à 2 mètres
- Identifier les contraintes majeures liées à l'élargissement de la voie publique (acquisitions, cadre bâti, aires de stationnement privée, infrastructures d'utilité publique, etc.)

Prochaines étapes

Bonifier le mobilier des feux de circulation

- Ajouter une potence aux feux de circulation secondaires des approches nord et sud du boul. Henri-Bourassa
- Ajouter des écrans de visibilité jaunes autour des têtes de feux de circulation

Prochaines étapes

Planifier les interventions

- L'échéancier des travaux envisagés à court terme se précise
 - Programmation et mobiliers des feux de circulation
- L'échéancier des travaux à moyen et long terme reste à définir (concept préliminaire)
 - Réaménagement géométrique de l'intersection et adapter la programmation des feux circulation
 - Analyse de la faisabilité technique
 - Opportunité de travaux à long terme

Merci !

