



Rapport final - sondage sur la perception de sécurité routière Conseil de quartier Saint-Roch

Décembre 2025

Présenté par



**Accès
transports
viables**

Une réalisation de



Centre culture et environnement Frédéric Back
870 avenue de Salaberry, bureau 303
Québec (Québec) G1R 2T9

Téléphone: 418-648-1242

Courriel : acces@transportsviables.org

Site : www.transportsviables.org

Coordination

Samuel Deschênes

Recherche et rédaction

Samuel Deschênes

Révision

Morgane Bouësseau

Marie-Gabrielle Minguy

Remerciements

Accès transports viables remercie le conseil de quartier de Saint-Roch d'avoir fait confiance à Accès transports viables pour la réalisation de ce mandat et sa participation tout au long de la démarche ainsi que les citoyennes et citoyens du quartier et les autres personnes participantes pour leurs réponses.



Table des matières

À propos.....	6
Synthèse des résultats	7
Portrait des personnes répondantes	7
Rapport avec le quartier	7
Perception de sécurité routière	8
Enjeux de sécurité routière	8
Présentation du mandat	10
Méthodologie.....	10
Sondage	11
Portrait des personnes répondantes	11
Rapport avec le quartier	12
Mode de déplacement.....	12
Distance à parcourir	13
Perception de sécurité	13
Perception – à pied.....	14
Perception – à vélo	14
Enjeux de sécurité routière	15
Fréquence d’observation des enjeux de sécurité routière.....	16
Effets des enjeux de sécurité routière sur les habitudes de déplacements.....	20
Mise en situation.....	22
Mise en situation #1.....	23

Mise en situation #2.....	25
Mise en situation #3.....	27
Mise en situation #4.....	29
Mise en situation #5.....	31
Autres lieux dangereux	34
Sentiment de sécurité et risque de violence	36
Aménagements contribuant à une meilleure perception de sécurité routière.....	38
Conclusion.....	39
Références.....	Erreur! Signet non défini.

Table des figures

Figure 1 – Mise en situation #1 : Rue Saint-Vallier E - direction le stationnement Dorchester.....	24
Figure 2 – Mise en situation #2 : Rue Caron - direction boulevard Charest.....	26
Figure 3 – Mise en situation #3 : Rue Saint-Joseph - direction rue de la Couronne.....	28
Figure 4 – Mise en situation #4 : Rue de la Couronne et embranchement avec l'Autoroute Laurentienne - vue vers le Parc Victoria	30
Figure 5 – Mise en situation #5 : Sous l'Autoroute Dufferin-Montmorency.....	33

Table des tableaux

Tableau 1 – Tranche d'âge des personnes participantes	11
Tableau 2 – Motifs de déplacement vers le quartier	12
Tableau 3 – Le réseau piétonnier me permet de me déplacer de façon sécuritaire dans le quartier.....	14
Tableau 4 – Le réseau cyclable me permet de me déplacer de façon sécuritaire dans le quartier	15

Tableau 5 – Vitesse automobile élevée.....	16
Tableau 6 – Volume de circulation élevée.....	16
Tableau 7 – Cohabitation difficile entre les différents usagers-ères de la route.....	17
Tableau 8 – Non-respect de la signalisation routière par les automobilistes.....	17
Tableau 9 – Non-respect de la signalisation routière par les cyclistes	17
Tableau 10 – Non-respect de la signalisation routière par les piétons-nes.....	17
Tableau 11 – Manœuvres dangereuses des automobilistes	18
Tableau 12 – Manœuvres dangereuses des cyclistes.....	18
Tableau 13 – Déneigement problématique ou insuffisant ou irrégulier des trottoirs	18
Tableau 14 – Déneigement problématique ou insuffisant ou irrégulier des pistes cyclables	18
Tableau 15 – Largeur trop grande des intersections ou des traverses piétonnes à traverser	19
Tableau 16 – Manque d'aménagements sécuritaires pour la marche	19
Tableau 17 – Manque d'aménagements sécuritaires pour le vélo	19
Tableau 18 – Les enjeux de sécurité routière ont une influence sur les trajets et secteurs empruntés.....	20
Tableau 19 – À cause des enjeux de sécurité, il m'arrive de ne pas me déplacer	21
Tableau 20 – À cause des enjeux de sécurité routière, il m'arrive de préférer prendre la voiture à un mode durable ..	21
Tableau 21 – Les enjeux de sécurité routière ont une influence sur les endroits que je fréquente	22
Tableau 22 – Risque d'être victime de violences lors d'un déplacement le soir dans le quartier Saint-Roch.....	36
Tableau 23 – Fréquence où je me suis empêché de me déplacer par crainte	37

À propos

Accès transports viables est un organisme à but non lucratif ayant pour mission de défendre les droits des utilisatrices et utilisateurs des transports collectifs (transport en commun, covoiturage, autopartage) et actifs (marche, vélo), ainsi que de promouvoir la mobilité durable dans les régions de la Capitale-Nationale et de la Chaudière-Appalaches.

Régulièrement, l'organisme documente et intervient sur divers dossiers publics en lien avec les transports et l'urbanisme dans ces deux régions.

Accès transports viables œuvre aussi à la sensibilisation et la mobilisation en faveur de la mobilité durable, autant par des campagnes de promotion que des activités d'éducation.

Enfin, que ce soit par la réalisation de plans de déplacement ou par des mandats d'intervention dans les milieux, Accès transports viables contribue à la création d'environnements favorables à la mobilité durable.

Synthèse des résultats

Portrait des personnes répondantes

- **185 personnes ont répondu au sondage**, dont **113 femmes**, **65 hommes**, **4 personnes non binaires** ainsi que 3 personnes qui n'ont pas précisé leur genre.
- **43,8%** des personnes répondantes **sont âgées entre 30 et 44 ans** et **seulement 12,6% sont âgées de 65 ans et plus**.

Rapport avec le quartier

- **62 personnes participantes n'habitent pas le quartier**, mais le fréquentent pour des raisons **professionnelles (41)** incluant le travail et les études **ou personnelles (22)** incluant des activités de loisirs ou des tâches domestiques (ex. : épicerie, courses, etc.).
- La **marche** est le **mode de déplacement le plus utilisé à l'intérieur du quartier** par les résidentes et résidents du quartier **(81,1%)** ainsi que pour celles et ceux qui le fréquentent **(72,6%)**. Plus de personnes venant de l'extérieur du quartier utilisent le vélo pour réaliser leurs déplacements dans le quartier (12,9%) que celles y habitant (6,6%).

Perception de sécurité routière

- Les personnes répondantes **qualifient leurs déplacements** comme **faciles (39,7%), rapides (39,7%), désagréables (38,1%), chaotiques (31,7%), risqués (30,2%), dangereux (27,0%), confortables (3,2%), sécuritaires (4,8%) et agréables (7,9%)**.
- **50% des femmes ne résidant pas dans le quartier**, mais qui le fréquentent qui estiment que leurs déplacements sont **désagréables** dans le quartier, **contre seulement 20% des hommes**.
- **38,1%** des personnes répondantes **évaluent leur perception** de sécurité routière **à pied comme mauvais ou très mauvais** contre **34,9%** qui **qualifient leur perception de bonne ou très bonne**. **50,8%** affirment toutefois que **le réseau piétonnier leur permet de se déplacer de façon sécuritaire** dans le quartier.
- **À vélo, 52,4%** des personnes **qualifient leur perception de sécurité comme mauvaise ou très mauvaise**, alors que **seulement 12,7%** l'estiment **comme bonne ou très bonne**. Le réseau cyclable dans le quartier ne fournit pas un sentiment de sécurité suffisant pour **66,7%** des répondantes et répondants.

Enjeux de sécurité routière

- Les **enjeux de sécurité routière les plus observés** dans le quartier sont un **volume de circulation élevée (72,4%)**, le **non-respect de la signalisation routière par les cyclistes (68,1%)**, les **manœuvres dangereuses des cyclistes (61,1%)**, le **non-respect de la signalisation routière par les automobilistes (60,5%)** et la **cohabitation difficile entre les différents usagers-ères de la route (60,0%)**.

- De la **frustration (57,3%)**, de la **peur (41,6%)**, de la **colère (35,1%)** ainsi qu'un **sentiment d'injustice (31,4%)** sont les **émotions** les plus identifiées lorsque les personnes répondantes **sont témoins ou victimes d'une problématique de sécurité routière**.
- **54,0% des femmes** répondantes affirment **ressentir de la peur** lorsqu'elles sont **victimes ou témoins d'une problématique de sécurité routière**, contre seulement **21,5% des hommes** participants au sondage.
- **54,6%** affirment que les enjeux de sécurité routière **ont une influence sur les trajets qu'elles empruntent et qu'il leur arrive d'éviter certains secteurs ou d'emprunter des détours**.
- Beaucoup **de femmes habitant ou fréquentant le quartier doivent modifier leurs habitudes de déplacement pour éviter de vivre de l'insécurité**. Cela signifie que certaines **femmes ne peuvent pas fréquenter le quartier en pleine liberté**.
- **65,9% affirment ne pas limiter leurs déplacements** à cause des enjeux de sécurité routière vécus dans le quartier.
- Le **sentiment de sécurité** est **très faible ou faible** chez **52,2% des femmes** contre **35,4% des hommes**. À l'inverse, **26,2% des hommes ont un bon sentiment de sécurité** contre **15,0% des femmes**. Dans l'ensemble, il y a très **peu de personnes qui ont un très bon sentiment de sécurité** dans le quartier.
- Parmi les **éléments qui pourraient améliorer la perception de sécurité** chez les personnes répondantes, il y a la **sécurisation des traverses piétonnes (55,1%)**, l'**ajout de pistes cyclables séparées physiquement de la circulation routière (54,6%)**, l'**apaisement de la circulation routière (49,7%)**, l'**augmentation de la présence policière (49,7%)** et l'**ajout de traverses piétonnes (41,1%)**.

Présentation du mandat

Dans le cadre du programme de mobilisation à la sécurité routière (PMSR) de la ville de Québec, le conseil de quartier Saint-Roch a contacté Accès transports viables pour réaliser un sondage s'adressant à la population du quartier ainsi qu'aux personnes le fréquentant.

Le sondage visait à évaluer la perception de sécurité routière dans le quartier et les objectifs poursuivis à travers le mandat sont :

- Consulter les résidentes et résidents afin de dresser un portrait des enjeux, besoins et limites en matière de sécurité routière et leurs habitudes de déplacement ;
- Consulter la population, afin de connaître leur perception de sécurité lors de leurs déplacements actifs dans le quartier Saint-Roch ;
- Orienter le plaidoyer du conseil de quartier Saint-Roch grâce à aux données et constats qui sont tirés du sondage.

Méthodologie

Le sondage comprenait une trentaine de questions divisées en six sections, soit :

1. Habitudes de déplacement
2. Perception de sécurité lors des déplacements en transports actifs
3. Enjeux de sécurité routière rencontrés dans le quartier et impact de ceux-ci
4. Perception de sécurité routière face à cinq mises en situation
5. Sentiment de sécurité en lien avec le risque d'être victime de violence lors des déplacements
6. Solutions et améliorations souhaitées.

Les données ont ensuite été traitées afin de différencier les réponses selon le genre, permettant de réaliser un portrait représentatif.

Finalement, les données n'ont pas été traitées selon l'âge des répondantes et répondants, puisque malheureusement, le nombre de personnes de 19 ans et moins et de 65 ans et plus n'est pas suffisant pour réaliser un portrait représentatif.

Sondage

Portrait des personnes répondantes

185 personnes ont répondu au sondage. Parmi elles, 122 habitent le quartier Saint-Roch, alors que 41 n'y habitent pas, mais y réalisent leur occupation principale (ex. : travail, étude, etc.) et 22 n'y habitent pas, mais le fréquentent pour d'autres raisons (ex. : loisirs, santé, etc.).

113 femmes, 65 hommes, 4 personnes non binaires ont répondu aux questions, alors que 3 personnes n'ont pas précisé leur genre.

26 personnes de la diversité sexuelle, 14 personnes immigrantes, 11 personnes en situation de handicap invisible (déficience intellectuelle, sensorielle, neurologique ou psychique) ainsi que 9 personnes dont la langue maternelle n'est pas le français ont participé au sondage.

Le tableau 1 permet de visualiser l'âge des personnes répondantes par tranche d'âge et en fonction de leur genre.

Tableau 1 – Tranche d'âge des personnes participantes

Âge	Total		Femmes		Hommes	
19 ans et moins	0	0%	0	0%	0	0%
20-24 ans	3	1,6%	2	1,8%	1	1,5%
25-29 ans	17	9,2%	12	10,6%	5	7,7%
30-34 ans	29	15,7%	18	15,9%	9	13,8%
35-39 ans	22	11,9%	7	6,2%	12	18,5%
40-44 ans	30	16,2%	22	19,5%	8	12,3%
45-49 ans	26	14,1%	20	17,7%	6	9,2%
50-54 ans	12	6,5%	8	7,1%	4	6,2%
55-59 ans	9	4,9%	4	3,5%	5	7,7%
60-64 ans	14	7,6%	8	7,1%	6	9,2%
65 ans et plus	20	11%	11	10%	9	14%
Préfère ne pas répondre	3	1,6%	1	0,9%	0	0,0%
Total	185	100%	113	100%	65	100%

Rapport avec le quartier

Mode de déplacement

Parmi les 62 personnes n'habitant pas le quartier, mais le fréquentant pour des raisons professionnelles ou personnelles, 32,3% se déplacent vers le quartier en marchant, 24,2% à vélo, 17,7% en voiture et 12,9% en autobus. La proportion change quelque peu en période hivernale, puisque c'est 46,3% par la marche et 31,7% en voiture.

À l'intérieur du quartier, ces mêmes 62 personnes utilisent majoritairement la marche (72,6%) comme mode de déplacement, contre 12,9% pour le vélo et 9,7% pour la voiture. En hiver, la proportion de la marche augmente à 80,0%, tandis que la part des autres modes est en réduction.

Les motifs qui mènent les personnes répondantes n'habitant pas le quartier à le fréquenter sont identifiés dans le Tableau 2. Aucune différence entre les femmes et les hommes n'est observée.

Tableau 2 – Motifs de déplacement vers le quartier

Travail / Études	26,5%
Activités personnelles (Loisirs, bien-être, etc.)	25,9%
Faire une promenade ou prendre une marche	16,9%
Tâches domestiques (Épicerie, courses, etc.)	14,5%
Santé (Consultations médicales, soins, etc.)	6,6%

Pour les 122 personnes répondantes habitant dans le quartier, c'est 81,1% d'entre elles qui se déplacent le plus souvent à l'intérieur du quartier en marchant, alors que 6,6% utilisent le vélo et 6,6% utilisent un vélo électrique (y compris les àVélos). La proportion de personnes répondante résidant dans le quartier et utilisant la voiture comme mode principal pour se déplacer à l'intérieur de Saint-Roch est de 4,1%.

En hiver, les habitudes des personnes habitant dans le quartier changent quelque peu. En effet, ce sont 71,4% des personnes répondantes habitant dans le quartier qui utilisent la marche, alors que la voiture et l'autobus augmentent respectivement à 14,3% et 11,7%.

Distance à parcourir

Pour les personnes répondantes habitant dans le quartier, leur principale occupation se trouve en grande majorité à plus de 1 km. En effet, c'est 30,3% des personnes qui ont leur occupation principale, soit le travail, les études ou autres activités qui se localisent entre 1 et 3 km de leur domicile. C'est la même proportion (30,3%) pour une distance supérieure à 3 km. 18,9% affirment que leur occupation se situe entre 500 et 1 km de leur domicile, alors que 17,2% mentionnent que la distance est inférieure à 500 mètres. Avec ces données, il est permis de penser qu'une bonne quantité des déplacements des personnes répondantes résidant dans le quartier peuvent être réalisés en mode actif ou collectif.

Pour ce qui est des personnes participantes fréquentant le quartier, mais n'y habitant pas, 36,5% d'entre eux affirment habiter à plus de 3 km du quartier, 33,3% entre 1 et 3 km et 25,4% entre 500 mètres et 1 km.

Perception de sécurité

La première question de cette section visait à identifier comment les personnes répondantes évaluent leurs déplacements dans le quartier Saint-Roch. Les réponses les plus populaires sont : faciles (39,7%), rapides (39,7%), désagréables (38,1%), chaotiques (31,7%), risqués (30,2%) et dangereux (27,0%). En comparaison, les réponses les moins populaires sont : confortables (3,2%), sécuritaires (4,8%) et agréables (7,9%).

Élément intéressant à noter, ce sont 50% des femmes ne résidant pas dans le quartier, mais qui le fréquentent qui estiment que leurs déplacements sont désagréables dans le quartier, contre seulement 20% des hommes.

Perception – à pied

38,1% des personnes répondantes qualifient leur perception de sécurité lors de leurs déplacements à pied comme mauvais ou très mauvais. Chez les femmes, ce taux augmente à 42,1% contre 35,0% chez les hommes. Néanmoins, c'est 34,9% des personnes participantes qui qualifient leur perception de bonne ou très bonne.

Le Tableau 3 permet d'observer les réponses des personnes participantes lorsque questionnées sur si le réseau piétonnier leur permet de se déplacer de façon sécuritaire dans le quartier Saint-Roch.

Bien que les réponses soient relativement bien distribuées dans les différents choix de réponses, on peut observer une certaine satisfaction en ce qui concerne les trottoirs et le réseau piétonnier dans le quartier, que ce soit chez les femmes et les hommes qui ont participé au sondage.

Tableau 3 – Le réseau piétonnier me permet de me déplacer de façon sécuritaire dans le quartier.

Réponses	Total	Femmes	Hommes
Pas du tout en accord	9,5%	10,5%	5,0%
Un peu d'accord	20,6%	21,1%	25,0%
Moyennement d'accord	19,0%	13,2%	30,0%
Assez d'accord	36,5%	42,1%	25,0%
Fortement d'accord	14,3%	13,2%	15,0%

Perception – à vélo

En ce qui concerne la perception de sécurité à vélo, le constat est complètement différent. En effet, 52,4% des personnes qui ont répondu à cette question qualifient leur perception de sécurité à vélo comme mauvais ou très mauvais, alors que seulement 12,7% l'estiment comme bonne ou très bonne. Il n'y a pas de différence majeure entre les résultats chez les femmes et chez les hommes.

Le Tableau 4 permet d'observer les réponses des personnes participantes lorsque questionnées sur le réseau cyclable et si celui-ci leur permet de se déplacer de façon sécuritaire dans le quartier Saint-Roch.

Tableau 4 – Le réseau cyclable me permet de me déplacer de façon sécuritaire dans le quartier.

Réponses	Total	Femmes	Hommes
Pas du tout en accord	22,2%	23,7%	20,0%
Un peu d'accord	17,5%	13,2%	25,0%
Moyennement d'accord	27,0%	23,7%	35,0%
Assez d'accord	7,9%	7,9%	5,0%
Fortement d'accord	9,5%	10,5%	10,0%

À l'inverse du réseau piétonnier, le réseau cyclable dans le quartier ne semble pas fournir une perception de sécurité chez les personnes répondantes. Cela peut être un facteur important venant limiter l'utilisation du vélo comme mode de transport.

Enjeux de sécurité routière

En lien avec les enjeux de sécurité routière observés dans le quartier Saint-Roch, une liste prédéfinie d'enjeux a été identifiée par l'équipe d'Accès transports viables afin de faciliter l'identification de problématiques récurrentes.

Ainsi, les enjeux de sécurité routière utilisés dans le sondage sont :

- Vitesse automobile élevée
- Volume de circulation élevée
- Cohabitation difficile entre les différents usagers-ères de la route
- Non-respect de la signalisation routière par les automobilistes
- Non-respect de la signalisation routière par les cyclistes
- Non-respect de la signalisation routière par les piétons-nes
- Manœuvres dangereuses des automobilistes
- Manœuvres dangereuses des cyclistes
- Déneigement problématique ou insuffisant ou irrégulier des trottoirs

- Dénéigement problématique ou insuffisant ou irrégulier des pistes cyclables
- Largeur trop grande des intersections ou des traverses piétonnes à traverser
- Manque d'aménagements sécuritaires pour la marche
- Manque d'aménagements sécuritaires pour le vélo

Fréquence d'observation des enjeux de sécurité routière

Les tableaux 5 à 17 aux pages suivantes permettent de visualiser la fréquence d'observation de chacun des enjeux de sécurité pour les 185 personnes répondantes au sondage. Les choix de réponses possibles et leurs significations sont les suivants :

- Jamais
- Parfois : plusieurs fois par mois
- Souvent : plusieurs fois par semaine
- Toujours : tous les jours
- Ne sais pas : Je ne sais pas / préfère ne pas répondre

Tableau 5 – Vitesse automobile élevée

Réponses	Total	Femmes	Hommes
Jamais	14,1%	13,3%	13,8%
Parfois	26,5%	28,3%	23,1%
Souvent	33,0%	33,6%	32,3%
Toujours	25,9%	23,9%	30,8%
Ne sais pas	0,5%	0,9%	0,0%

Tableau 6 – Volume de circulation élevée

Réponses	Total	Femmes	Hommes
Jamais	7,0%	8,0%	4,6%
Parfois	20,0%	23,9%	13,8%
Souvent	36,2%	37,2%	36,9%
Toujours	36,2%	31,0%	43,1%
Ne sais pas	0,5%	0,0%	1,5%

Tableau 7 – Cohabitation difficile entre les différents usagers-ères de la route

Réponses	Total	Femmes	Hommes
Jamais	8,1%	9,7%	4,6%
Parfois	29,7%	28,3%	33,8%
Souvent	34,1%	31,9%	36,9%
Toujours	25,9%	27,4%	23,1%
Ne sais pas	2,2%	2,7%	1,5%

Tableau 8 – Non-respect de la signalisation routière par les automobilistes

Réponses	Total	Femmes	Hommes
Jamais	9,7%	8,0%	10,8%
Parfois	29,2%	28,3%	32,3%
Souvent	35,7%	38,9%	32,3%
Toujours	24,9%	23,9%	24,6%
Ne sais pas	0,5%	0,9%	0,0%

Tableau 9 – Non-respect de la signalisation routière par les cyclistes

Réponses	Total	Femmes	Hommes
Jamais	3,2%	2,7%	4,6%
Parfois	26,5%	23,9%	29,2%
Souvent	35,7%	33,6%	41,5%
Toujours	32,4%	37,2%	24,6%
Ne sais pas	2,2%	2,7%	0,0%

Tableau 10 – Non-respect de la signalisation routière par les piétons-nes

Réponses	Total	Femmes	Hommes
Jamais	5,9%	5,3%	7,7%
Parfois	38,9%	40,7%	33,8%
Souvent	32,4%	31,0%	35,4%
Toujours	21,1%	20,4%	23,1%
Ne sais pas	1,6%	2,7%	0,0%

Tableau 11 – Manœuvres dangereuses des automobilistes

Réponses	Total	Femmes	Hommes
Jamais	14,1%	14,2%	12,3%
Parfois	44,3%	48,7%	41,5%
Souvent	28,1%	23,9%	32,3%
Toujours	12,4%	11,5%	13,8%
Ne sais pas	1,1%	1,8%	0,0%

Tableau 12 – Manœuvres dangereuses des cyclistes

Réponses	Total	Femmes	Hommes
Jamais	5,9%	7,1%	3,1%
Parfois	30,3%	28,3%	32,3%
Souvent	30,3%	25,7%	40,0%
Toujours	30,8%	34,5%	24,6%
Ne sais pas	2,7%	4,4%	0,0%

Tableau 13 – Déneigement problématique ou insuffisant ou irrégulier des trottoirs

Réponses	Total	Femmes	Hommes
Jamais	7,6%	7,1%	9,2%
Parfois	38,9%	38,1%	44,6%
Souvent	27,6%	29,2%	27,7%
Toujours	15,1%	19,5%	9,2%
Ne sais pas	7,0%	6,2%	9,2%

Tableau 14 – Déneigement problématique ou insuffisant ou irrégulier des pistes cyclables

Réponses	Total	Femmes	Hommes
Jamais	17,3%	20,4%	10,8%
Parfois	26,5%	20,4%	40,0%
Souvent	10,3%	8,8%	10,8%
Toujours	4,3%	4,4%	3,1%
Ne sais pas	41,6%	46,0%	35,4%

Tableau 15 – Largeur trop grande des intersections ou des traverses piétonnes à traverser

Réponses	Total	Femmes	Hommes
Jamais	33,0%	21,6%	9,2%
Parfois	24,3%	14,1%	9,7%
Souvent	13,5%	6,5%	7,0%
Toujours	18,9%	12,4%	5,4%
Ne sais pas	10,3%	6,5%	3,8%

Tableau 16 – Manque d'aménagements sécuritaires pour la marche

Réponses	Total	Femmes	Hommes
Jamais	20,5%	24,8%	12,3%
Parfois	25,4%	24,8%	27,7%
Souvent	20,0%	17,7%	24,6%
Toujours	27,6%	24,8%	30,8%
Ne sais pas	6,5%	8,0%	4,6%

Tableau 17 – Manque d'aménagements sécuritaires pour le vélo

Réponses	Total	Femmes	Hommes
Jamais	13,0%	15,9%	6,2%
Parfois	22,7%	20,4%	27,7%
Souvent	24,3%	19,5%	35,4%
Toujours	21,1%	18,6%	21,5%
Ne sais pas	18,9%	25,7%	9,2%

En résumé, ce sont un volume de circulation élevée (72,4%), le non-respect de la signalisation routière par les cyclistes (68,1%), les manœuvres dangereuses des cyclistes (61,1%), le non-respect de la signalisation routière par les automobilistes (60,5%) et la cohabitation difficile entre les différents usagers-ères de la route (60,0%) qui sont les enjeux les plus observés. Ces résultats incluent la combinaison des réponses « souvent » et « toujours ».

Effets des enjeux de sécurité routière sur les habitudes de déplacements

57,3% des personnes répondantes ressentent de la frustration lorsqu'elles sont témoins ou victimes d'une problématique de sécurité routière. La deuxième émotion la plus fréquente est la peur (41,6%) suivie de la colère (35,1%) et d'un sentiment d'injustice (31,4%).

54,0% des femmes répondantes affirment ressentir de la peur lorsqu'elles sont victimes ou témoins d'une problématique de sécurité routière, contre seulement 21,5% des hommes participants au sondage. À l'inverse, la résignation (35,4% contre 15,9%) ainsi que le sentiment d'indifférence (12,3% contre 6,2%) sont plus élevés chez les hommes que chez les femmes.

Par ailleurs, les personnes étaient aussi questionnées à savoir si les enjeux de sécurité routière ont une influence sur leurs habitudes de déplacement. Le Tableau 18 permet de visualiser les réponses à l'énoncé : « Les enjeux de sécurité routière ont une influence sur les trajets que j'emprunte / il m'arrive d'éviter certains secteurs ou d'emprunter des détours ».

Tableau 18 – Les enjeux de sécurité routière ont une influence sur les trajets et secteurs empruntés.

Réponses	Total	Femmes	Hommes
Pas du tout en accord	15,1%	17,7%	12,3%
Un peu d'accord	16,8%	20,4%	10,8%
Moyennement d'accord	11,4%	9,7%	13,8%
Assez d'accord	23,8%	24,8%	21,5%
Fortement d'accord	30,8%	25,7%	41,5%
Ne sais pas	2,2%	1,8%	0,0%

Le Tableau 19 à la page suivante permet de visualiser les réponses à l'énoncé : « À cause des enjeux de sécurité routière dans le quartier, il m'arrive de ne pas me déplacer ».

Tableau 19 – À cause des enjeux de sécurité, il m'arrive de ne pas me déplacer.

Réponses	Total	Femmes	Hommes
Pas du tout en accord	65,9%	68,1%	64,6%
Un peu d'accord	15,7%	13,3%	21,5%
Moyennement d'accord	7,0%	7,1%	7,7%
Assez d'accord	4,3%	4,4%	1,5%
Fortement d'accord	4,3%	4,4%	4,6%
Ne sais pas	2,7%	2,7%	0,0%

Le Tableau 20 permet de visualiser les réponses à l'énoncé : « À cause des enjeux de sécurité routière, il m'arrive de préférer prendre la voiture à un mode durable ».

Tableau 20 – À cause des enjeux de sécurité routière, il m'arrive de préférer prendre la voiture à un mode durable.

Réponses	Total	Femmes	Hommes
Pas du tout en accord	57,8%	59,3%	58,5%
Un peu d'accord	16,8%	15,0%	21,5%
Moyennement d'accord	8,6%	9,7%	7,7%
Assez d'accord	5,4%	5,3%	1,5%
Fortement d'accord	6,5%	5,3%	9,2%
Ne sais pas	4,9%	5,3%	1,5%

Le Tableau 21 permet de visualiser les réponses à l'énoncé : « Les enjeux de sécurité routière ont une influence sur les endroits que je fréquente dans le quartier ».

Tableau 21 – Les enjeux de sécurité routière ont une influence sur les endroits que je fréquente.

Réponses	Total	Femmes	Hommes
Pas du tout en accord	37,8%	38,9%	38,5%
Un peu d'accord	22,7%	24,8%	18,5%
Moyennement d'accord	12,4%	12,4%	13,8%
Assez d'accord	8,1%	7,1%	7,7%
Fortement d'accord	16,2%	14,2%	21,5%
Ne sais pas	2,7%	2,7%	0,0%

Mise en situation

Pour évaluer la perception de sécurité dans le quartier Saint-Roch, cinq (5) mises en situation ont été présentées dans le sondage. Ces mises en situation étaient accompagnées de trois questions, soit :

- Perception de danger à pied
- Perception de danger à vélo
- Quelle serait votre réaction la plus probable face à cette situation ?

Les deux questions cherchant à évaluer la perception de danger à pied et à vélo sont sur une échelle 1 à 5 où 1 représente « Je suis en danger » et 5 signifie « Je me sens en sécurité ». En ce qui concerne la question sur la réaction la plus probable face à la situation, les choix de réponses étaient : « Je n'y vois aucun problème et je continuerai à circuler à cet endroit », « Je ne suis pas totalement à l'aise, mais je continue mon chemin et je continuerai d'y circuler dans le futur », « Je continuerai mon chemin, mais j'éviterai de circuler à cet endroit dans le futur » et « Je change de chemin et j'éviterai complètement le secteur dans le futur ».

Mise en situation #1

L'image qui accompagnait la première mise en situation est observable à la Figure 1 à la page suivante.

Face à cette situation à pied, 56,8% des personnes répondantes ont une perception de sécurité faible et 20,8% se sentent en sécurité. À vélo, la perception de sécurité augmente quelque peu, puisque c'est 42,5% qui se disent être en danger, alors que 29,3% se sentent en sécurité. Pour cette mise en situation, aucune différence marquante est notable entre les femmes et les hommes.

D'ailleurs, ce sont 49,2% des personnes qui affirment qu'elles ne sont pas totalement à l'aise, mais continueraient leur chemin et continueraient d'y circuler dans le futur. Néanmoins, 31,7% mentionnent qu'ils continueraient leur chemin, mais éviteraient d'y circuler dans le futur.

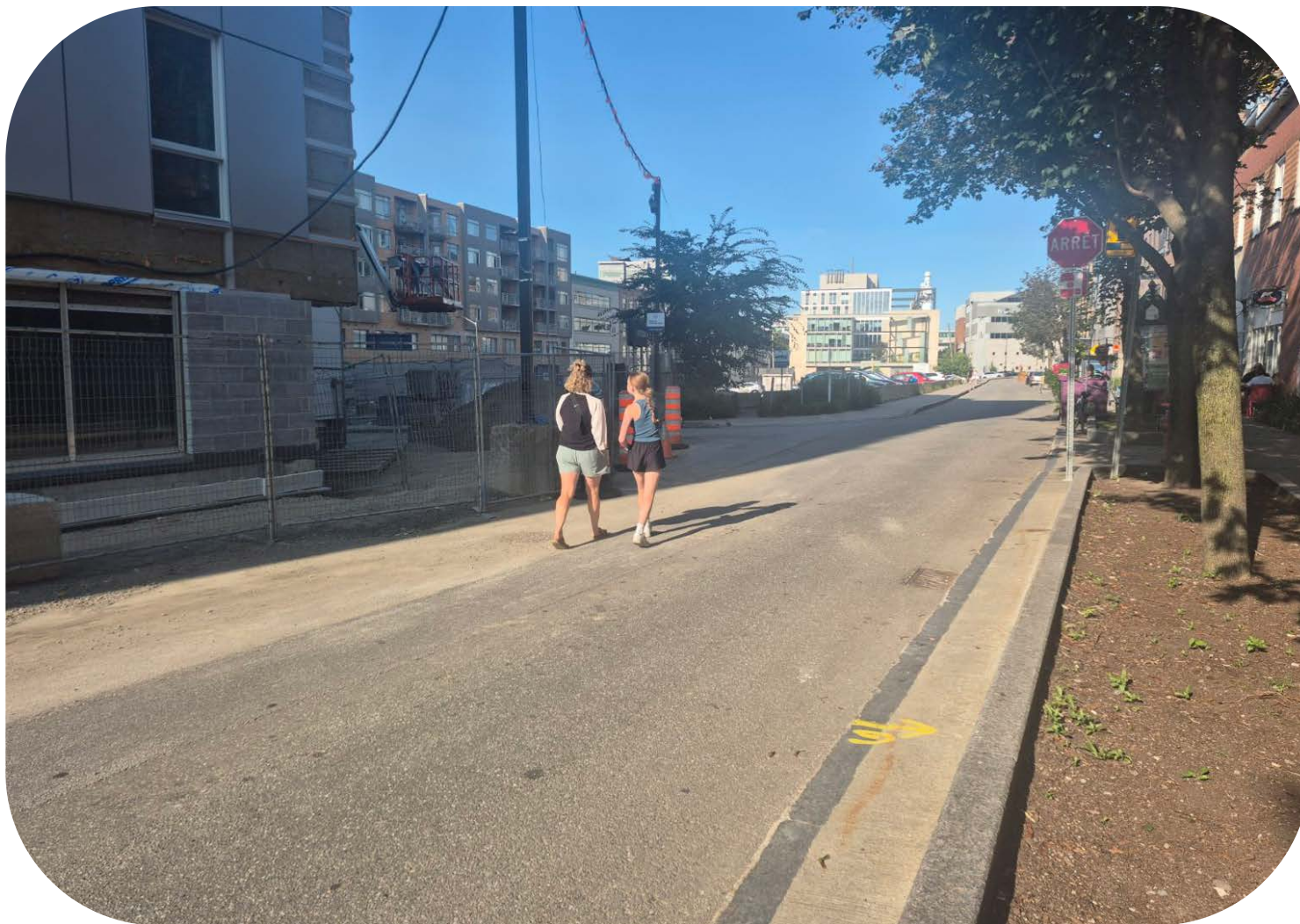


Figure 1 – Mise en situation #1 : Rue Saint-Vallier E - direction le stationnement Dorchester

Mise en situation #2

L'image qui accompagnait la deuxième mise en situation est observable à la Figure 2 à la page suivante.

Face à cette situation à pied, 86,3% des personnes répondantes ont une perception de sécurité élevée contre 7,7% qui affirment avoir un sentiment de sécurité faible. À vélo, la perception de sécurité est sensiblement la même, puisque 87,3% se sentent en sécurité et seulement 6,1% affirment ne pas l'être. Ce pourcentage représente 11 personnes répondantes sur 183 au total. Aucune différence marquante n'est notable entre les femmes et les hommes.

D'ailleurs, ce sont 81,4% des personnes qui affirment n'y voir aucun problème et continueraient de circuler à cet endroit. Il est intéressant de noter que 22 personnes (12,0%) affirment qu'elles ne sont pas totalement à l'aise, mais elle continueraient leur chemin et continuerait de circuler à cet endroit dans le futur. Plusieurs éléments peuvent expliquer cela, dont potentiellement une incompréhension du nouvel aménagement sur la rue Caron.

Malgré cette possibilité, le réaménagement semble apporter une perception de sécurité chez les personnes répondantes, ce qui est essentiel afin de promouvoir l'utilisation des modes actifs et durables à l'intérieur du quartier.



Figure 2 – Mise en situation #2 : Rue Caron - direction boulevard Charest

Mise en situation #3

L'image qui accompagnait la troisième mise en situation est observable à la Figure 3 à la page suivante.

Face à cette situation à pied, 79,8% des personnes répondantes ont une perception de sécurité élevée contre 9,3% qui affirment avoir un sentiment de sécurité faible. À vélo, la perception de sécurité est complètement différente, puisque c'est près de la moitié (47,5%) des personnes qui affirment avoir une perception de danger face à la situation et à l'aménagement contre 26,5% qui se sentent en sécurité. La proportion d'hommes se sentant en sécurité est un peu plus élevée que chez les femmes (29,2% contre 24,5%).

D'ailleurs, 44,0% des personnes affirment qu'elles ne sont pas totalement à l'aise, mais qu'elles continueraient leur chemin et continueraient de circuler à cet endroit dans le futur alors que 42,9% mentionnent n'y voir aucun problème et continueront de circuler à cet endroit dans le futur.

Il s'agit d'un constat intéressant, bien que le contexte semble être insécurisant pour les personnes à vélo, dans l'ensemble, les personnes répondantes semblent vouloir continuer à circuler à cet endroit. Cette situation peut notamment être expliquée par une faible utilisation du vélo comme mode de transport par les personnes participantes ou par l'attrait et l'intérêt de la rue Saint-Joseph. Ainsi, le sentiment d'insécurité qui serait vécu à vélo ne se traduirait pas nécessairement par une limitation de l'utilisation de l'espace dans le quartier.



Figure 3 – Mise en situation #3 : Rue Saint-Joseph - direction rue de la Couronne

Mise en situation #4

L'image qui accompagnait la quatrième mise en situation est observable à la Figure 4 à la page suivante.

Face à cette situation à pied, 64,1% des personnes répondantes ont une perception de sécurité faible et estiment être en danger. À vélo, la proportion de personnes qui estiment être en danger face à cette intersection augmente à 71,9%. Les hommes qui ont répondu ont une perception de sécurité qui est inférieure à celle des femmes, que ce soit à pied ou à vélo.

Pour cette mise en situation, les réactions par les personnes participantes sont un peu plus diversifiées que les autres scénarios. En effet, 43,6% des personnes mentionnent qu'elles continueraient leur chemin, mais éviteraient de circuler à cet endroit dans le futur, alors que 28,7% affirment qu'elles ne sont pas totalement à l'aise, mais qu'elle continuerait leur chemin et continuerait de circuler à cet endroit dans le futur et finalement 19,3% changeraient de chemin et éviteraient complètement le secteur dans le futur.

La proximité avec le parc Victoria pourrait expliquer pourquoi près de 30% des personnes répondantes continueraient de circuler à cet endroit. En effet, bien qu'elles soient conscientes des enjeux de sécurité routière, ces personnes semblent ne pas avoir le désir de changer leurs habitudes de déplacement ou d'allonger leur déplacement pour un chemin plus sécuritaire.



Figure 4 – Mise en situation #4 : Rue de la Couronne et embranchement avec l'Autoroute Laurentienne - vue vers le Parc Victoria

Mise en situation #5

L'image qui accompagnait la cinquième mise en situation est observable à la Figure 5 à la page suivante.

Face à cette situation à pied, 50,0% des personnes répondantes ont une perception de sécurité faible et estiment être en danger. 28,6% des personnes affirment être en sécurité contre 21,4% qui ont une perception de sécurité de niveau 3 sur une échelle de 5 face à cette situation. La différence entre les femmes et les hommes est notable pour cette mise en situation, puisque c'est 61,3% des femmes répondantes qui mentionnent avoir un sentiment de sécurité faible contre 30,8% des hommes. À l'inverse, c'est seulement 19,9% des femmes répondantes qui affirment se sentir en sécurité face à ce lieu contre 43,1% des hommes.

À vélo, la proportion de personnes qui estiment être en danger face à ce lieu est de 41,7% contre 31,1% qui ont sélectionné le niveau 3 sur l'échelle de perception de sécurité et 27,2% qui affirment se sentir en danger. Tout comme à pied, la perception d'insécurité est plus élevée chez les femmes (49,5%) que chez les hommes (27,7%).

En ce qui concerne les réactions des personnes répondantes face à ce lieu, les réponses sont relativement bien réparties entre les choix de réponse. Néanmoins, c'est 40,1% des personnes répondantes qui affirment qu'elles ne sont pas totalement à l'aise, mais qu'elles continueraient leur chemin et continueraient de circuler à cet endroit dans le futur. À l'inverse, c'est 25,3% qui affirment qu'elles continueraient leur chemin, mais éviteraient de circuler à cet endroit dans le futur et 20,9% qui changeraient de chemin et éviteraient complètement le secteur dans le futur.

Tout comme la perception de sécurité à pied et à vélo, il y a une différence notable entre la réaction des femmes et des hommes face à la fréquentation de ce lieu. D'abord, 24,6% des hommes n'y voient aucun problème, contre seulement 7,2% des femmes. Ensuite, 49,2% des hommes ne sont pas totalement à l'aise, mais vont continuer leur chemin et continuer de circuler à cet endroit dans le futur contre 36,0% des femmes répondantes. C'est également 16,9% des hommes contre 30,6% des femmes qui continueraient leur chemin, mais éviteraient de circuler à cet endroit dans le futur. Finalement, 26,1% des femmes affirment

qu'elles changeraient et éviteraient complètement le secteur dans le futur contre uniquement 9,2% des hommes répondants.

Ces données sont intéressantes, puisqu'elles permettent de voir qu'une bonne proportion des femmes habitant ou fréquentant le quartier doivent modifier leurs habitudes de déplacement pour éviter de vivre de l'insécurité. C'est d'autant plus problématique, considérant que cela signifie que certaines femmes ne peuvent pas fréquenter le quartier en pleine liberté.

Plusieurs éléments peuvent expliquer une perception de danger chez les femmes, notamment un mauvais éclairage, une absence d'échappatoires, l'absence de yeux sur la rue et d'animation ainsi que la peur d'être victime de violence, de harcèlement ou d'incivilité sans recours possible à l'aide.



Figure 5 – Mise en situation #5 : Sous l'Autoroute Dufferin-Montmorency

Autres lieux dangereux

Grâce à une question ouverte, les personnes répondantes pouvaient identifier des endroits qu'il ou elle juge particulièrement problématiques dans le quartier Saint-Roch en termes de sécurité routière. C'est notamment le boulevard Charest, la rue Prince-Édouard, la rue de la Couronne, la rue du Pont, la rue Dorchester ainsi que la rue Saint-Vallier qui ont été identifiées.

Le boulevard Charest, tous secteurs confondus, est le lieu qui a été le plus mentionné par les personnes répondantes (environ 70 mentions). Plus précisément, c'est l'intersection Charest et Langelier, avec une trentaine de mentions, qui est la plus problématique selon les personnes qui ont participé. Les autres intersections particulièrement citées sont :

- Charest et Dorchester (environ 15 mentions);
- Charest et de la Couronne (environ 10 mentions);
- Charest et du Pont (environ 10 mentions);
- Charest et Caron (environ 5 mentions).

Les principaux enjeux associés au secteur du Boulevard Charest sont :

- Vitesse excessive des voitures, autobus et camions;
- Non-respect fréquent de feux rouges;
- Temps de traverse piétonne trop court;
- Poids lourds nombreux;
- Inconfort et insécurité pour les personnes piétonnes et cyclistes;
- Personne à vélo circulant en sens inverse ou sur les trottoirs (cohabitation difficile).

La rue Prince-Édouard a été nommée par environ 45 personnes. Les principaux éléments soulevés sont la vitesse élevée, le manque de traverses piétonnes, la mauvaise visibilité, notamment à cause des courbes et angles morts, les risques pour les élèves de l'école des Berges, les enjeux à l'approche de l'autoroute Laurentienne ainsi que la vulnérabilité des personnes à pied et à vélo dans ce secteur.

Pour la rue de la Couronne, c'est plus d'une trentaine de personnes qui mentionnent notamment la vitesse excessive, l'absence ou la mauvaise configuration des

feux piétons, le manque de trottoirs ou l'étroitesse de ceux-ci ainsi que les dangers pour les personnes à vélo.

Au niveau de la rue du Pont, c'est également une trentaine de personnes qui affirment que le sens unique n'est pas respecté par les autos, que la signalisation prête à confusion, qu'il est difficile de traverser à certains endroits et que de façon générale, la cohabitation entre les usages est très difficile.

En ce qui concerne la rue Dorchester, c'est plus d'une vingtaine de personnes qui mentionnent notamment que cet axe est perçu comme une autoroute par les automobilistes et que ceux-ci circulent rapidement en provenance de l'autoroute Laurentienne. Les conflits entre les personnes à pied, à vélo et en auto ont aussi été soulevés.

Pour la rue Saint-Vallier, qui a été identifiée par plus d'une vingtaine de personnes, les principaux éléments soulevés sont la vitesse élevée des voitures, la mauvaise définition des pistes cyclables, la circulation de cyclistes à contresens et les insécurités à vélo.

En résumé, le boulevard Charest ressort très largement comme le principal secteur où la perception de sécurité routière est faible, tant par l'intensité de la circulation que par la fréquence des situations perçues comme dangereuses. Également, les sources d'insécurité et les facteurs anxiogènes semblent être davantage vécus aux intersections que sur les rues et tronçons. La cohabitation entre les différents modes de déplacement constitue un enjeu central, souvent marquée par des comportements imprévisibles et un manque de respect des priorités. Plusieurs personnes participantes expriment d'ailleurs un sentiment de stress constant lors de leurs déplacements, même en l'absence d'incident vécu. Finalement, les problématiques évoquées sont rarement isolées et tendent à se cumuler, combinant notamment la vitesse excessive, le manque de visibilité, la configuration des feux de circulation et des aménagements jugés inadéquats.

Sentiment de sécurité et risque de violence

La prochaine section du sondage visait à évaluer le sentiment de sécurité des personnes répondantes en lien avec les risques d'être victime de violences lorsqu'elles se déplacent dans le quartier. Ce type de sentiment de sécurité correspond à un état de confiance, de paix ou de quiétude et il est utilisé pour décrire le sentiment de ne pas se sentir en danger de subir des incivilités, du harcèlement et/ou des violences de la part d'inconnus-es. Pour l'évaluer, deux questions ont été posées.

D'abord, comment les personnes évaluent-elles leur sentiment de sécurité en lien avec les risques d'être victime de violences lorsqu'elles se déplacent seul-es à pied, le soir, dans le quartier Saint-Roch? Le Tableau 22 permet de visualiser les réponses.

Tableau 22 – Risque d'être victime de violences lors d'un déplacement le soir dans le quartier Saint-Roch

Réponses	Total	Femmes	Hommes
Très faible	25,0%	27,4%	18,5%
Faible	21,2%	24,8%	16,9%
Moyen	28,8%	27,4%	32,3%
Bon	19,6%	15,0%	26,2%
Très bon	4,3%	4,4%	4,6%
Ne sais pas	1,1%	0,9%	1,5%

Une différence est observable entre les femmes et les hommes qui ont participé au sondage. En effet, il est possible de remarquer que le sentiment de sécurité est très faible ou faible chez 52,2% des femmes contre 35,4% des hommes. À l'inverse, 26,2% des hommes ont un bon sentiment de sécurité contre 15,0% des femmes. Néanmoins, on remarque qu'il y a dans l'ensemble très peu de personnes qui ont un très bon sentiment de sécurité dans le quartier.

La dernière question de cette section visait à identifier la fréquence où les personnes répondantes se sont empêchées de se déplacer dans le quartier Saint-Roch par crainte d'être victimes d'incivilités, de harcèlement et/ou de violences de la part d'inconnus-es.

Tableau 23 – Fréquence où je me suis empêché de me déplacer par crainte

Réponses	Total	Femmes	Hommes
Une ou plusieurs fois par semaine	15,3%	21,4%	4,6%
Une ou plusieurs fois par mois	14,8%	13,4%	15,4%
Une ou plusieurs fois par année	14,8%	18,8%	9,2%
Une ou plusieurs fois dans les 5 dernières années	12,6%	13,4%	12,3%
Jamais	40,4%	30,4%	56,9%
Ne sais pas	2,2%	2,7%	1,5%

Dans l'ensemble, la majorité des personnes répondantes (40,4%) ne se sont jamais empêchées de se déplacer par crainte. Toutefois, cette proportion est nettement supérieure chez les hommes (56,9%) que chez les femmes (30,4%). La variation s'explique par le fait que c'est 21,4% des femmes répondantes qui mentionnent s'empêcher de se déplacer dans le quartier Saint-Roch par peur une ou plusieurs fois par semaine contre 4,6% des hommes.

Il s'agit d'un constat intéressant à noter, puisque, comme il a été mentionné dans l'analyse de la mise en situation #5, cela signifie que l'utilisation du territoire et du quartier est différente chez les femmes répondantes que chez les hommes. C'est d'autant plus important de le noter, puisque cela signifie également que les femmes doivent se restreindre davantage dans leur mobilité que les hommes, ce qui affecte directement leur droit à la mobilité. Accès transports viables vous encourage à consulter [le rapport de recherche Rues sans peur](#) ainsi que [les diagnostics de quartier](#) réalisés dans le cadre de ce projet pour plus de détails sur le sentiment d'insécurité vécu spécifiquement par les femmes.

Aménagements contribuant à une meilleure perception de sécurité routière

Les personnes participantes étaient aussi invitées à sélectionner les aménagements qui pourraient améliorer leur perception de sécurité routière.

102 personnes (55,1%) mentionnent qu'elles souhaiteraient que les traverses piétonnes soient sécurisées. 101 personnes (54,6%) souhaitent l'ajout de pistes cyclables séparées physiquement de la circulation routière. C'est intéressant, puisque le vélo ne constitue pas un mode très utilisé chez les personnes répondantes. Toutefois, l'ajout de piste cyclable séparée est une infrastructure essentielle pour promouvoir le vélo, particulièrement chez les personnes qui sont moins habituées.

Ensuite, 92 personnes (49,7%) souhaiteraient qu'il y ait plus de mesure d'apaisement de la circulation comme des saillies de trottoirs, des rétrécissements de voies et des intersections surélevées. C'est aussi 92 personnes (49,7%) qui aimeraient voir une plus grande présence policière dans le quartier.

Toutefois, il est important de mentionner que cette mesure peut renforcer le sentiment de sécurité des personnes dans le secteur, mais la présence policière dans un environnement n'augmente pas la sécurité réelle lors d'un déplacement. Les aménagements, l'éducation et la sensibilisation ont le potentiel de réduire les méfaits.

C'est donc la bonification des aménagements (ex. : rétrécissement de la voie, signalisation, etc.) qui représente la meilleure solution pour ralentir les voitures et éviter les comportements indésirables. Par ailleurs, selon les principes de la Vision Zéro, la répression représente la dernière option à préconiser pour réduire les risques. Cette présence policière est d'ailleurs intermittente et n'assure pas, ultimement, une réduction complète des risques.

Par la suite, l'ajout de traverses piétonnes (41,1% - 76 personnes) et l'amélioration du déneigement des trottoirs et des pistes cyclables (41,1% - 76 personnes) ont aussi été identifiés par les personnes répondantes.

Finalement, l'élargissement des trottoirs (37,3% - 69 personnes), l'ajout de trottoir (32,4% - 60 personnes) ainsi que l'ajout de mobilier urbain, dont des bancs et des fontaines (31,9% - 59 personnes) complètent les améliorations souhaitées par les personnes participantes.

Aucune différence entre les femmes et les hommes n'a été identifiée pour cette question. Les améliorations souhaitées sont sensiblement les mêmes, peu importe le genre des personnes répondantes.

Conclusion

En terminant, ce sondage a été réalisé dans le cadre du PMSR de la ville de Québec et visait à évaluer la perception de sécurité routière des personnes qui habitent et fréquentent le quartier Saint-Roch. Trois objectifs ont orienté la démarche et les questions dans le sondage, soit consulter les résidentes et résidents afin de dresser un portrait des enjeux, des besoins, des limites et des habitudes de déplacement en matière de sécurité routière, à documenter leur perception de sécurité lors des déplacements actifs dans le quartier Saint-Roch, et à orienter le plaidoyer du conseil de quartier à partir des données et constats issus du sondage.

Cette démarche s'inscrit directement avec d'autres actions et études qui ont été produites sur et pour le quartier Saint-Roch. Il s'agit d'un intrant quantitatif intéressant permettant ultimement d'orienter les actions du conseil de quartier en matière de sensibilisation et d'information. Il permet aussi d'orienter le plaidoyer du conseil de quartier auprès de la ville de Québec en matière d'aménagement et de mobilité.



870, avenue De Salaberry, bureau 303
Québec (Québec)
G1R 2T9

acces@transportsviables.org
418 648-1242

