

MEMOIRE
DU CONSEIL DE QUARTIER
DE SAINT-SAUVEUR



CONSEIL
DE QUARTIER
DE SAINT-SAUVEUR

déposé dans le cadre de la consultation sur la
Stratégie de sécurité routière 2020-2024 de la Ville de Québec

15 janvier 2019

1. PRESENTATION DE L'AUTEUR

Ce mémoire est présenté par le Conseil de quartier de Saint-Sauveur de la Ville de Québec dans le cadre de la consultation sur la Stratégie de sécurité routière 2020-2024 de la Ville de Québec.

Les conseils de quartiers sont des organismes créés en vertu de la Charte de la Ville de Québec (LRQ ch.C-11.5). Ils représentent les citoyennes et les citoyens des différents quartiers de la ville de Québec et leurs administrateurs sont majoritairement élus par les citoyens des quartiers. Les conseils de quartier sont des interlocuteurs privilégiés de la Ville qui ont, entre autres, pour mission de permettre aux citoyens d'exprimer leurs opinions et leurs besoins à l'égard de questions qui concernent leur quartier principalement en ce qui a trait à l'aménagement du territoire, l'aménagement des propriétés municipales, la vie communautaire et la sécurité publique (Politique de consultation publique RRVQ ch. P-4).

De plus, en vertu de l'article 5.1.2 de la Politique de consultation publique de la Ville de Québec, les conseils de quartier ont le mandat de transmettre, de leur propre initiative, au conseil de la ville leur avis sur toute autre matière concernant le quartier.

Le présent mémoire correspond donc au mandat du Conseil de quartier de Saint-Sauveur soit la représentation des intérêts des citoyens en ce qui concerne les enjeux de sécurité routière sur le territoire du Conseil de quartier de Saint-Sauveur de la Ville de Québec.

2. CONSIDERATIONS PRELIMINAIRES - ENJEUX DU MEMOIRE

Le Conseil de quartier de Saint-Sauveur tient d'abord à rappeler qu'il supporte le contenu de la stratégie de sécurité routière 2020-2024 de la Ville de Québec présenté pour consultation l'automne dernier. Ce document étant d'ordre général et présentant les problématiques à l'échelle de la Ville, le Conseil de quartier de Saint-Sauveur tient à faire part des problématiques et besoins spécifiques au quartier Saint-Sauveur.

Portrait du quartier Saint-Sauveur

Selon le recensement de Statistique Canada de 2016, le quartier Saint-Sauveur comptait 15 495 habitants dont le revenu brut moyen atteignait 32 113 \$ en 2015, ce qui correspond à 73 % de celui de la Ville de Québec. Bien que le revenu moyen ait augmenté de 51 % entre 2005 et 2015, la proportion de personnes vivant sous le seuil de faible revenu demeure élevée, soit avec plus de 35 %. La pauvreté matérielle et sociale y sont toujours répandues, et beaucoup de résidentes et de résidents vivent dans des conditions précaires. Il apparaît que les personnes aux revenus plus faibles dépendent beaucoup plus des transports actifs et collectifs pour leurs déplacements quotidiens.

Le relief généralement plat, la forme orthogonale du réseau de rues et la densité du tissu urbain du quartier (excluant le parc industriel Saint-Malo) font en sorte que le quartier Saint-Sauveur possède les atouts d'un quartier favorisant les déplacements actifs. L'enquête origine destination de 2017 du ministère des Transports du Québec l'illustre bien puisque la population du quartier utilise beaucoup moins l'automobile pour se déplacer que la moyenne des habitants de la Ville de Québec (54,1 % contre 70,1 %). Autre constat : il y a aussi 40% moins d'automobiles par logis à Saint-Sauveur (0,75/logis) qu'ailleurs dans la Ville de Québec (1,28/logis). On constate aussi que l'utilisation de la marche et du vélo est près de trois fois plus importante dans Saint-Sauveur (30,4 %) que dans la Ville de Québec (11,1 %).

Ces statistiques montrent bien toute l'importance que représente la stratégie de sécurité routière 2020-2024 pour les résidents du quartier de Saint-Sauveur tout comme l'intérêt manifesté par le conseil de quartier notamment lors de la préparation du Plan d'action du Plan directeur de quartier (2005) et sa mise à jour via le Plan de mobilité durable du quartier Saint-Sauveur (2016) et d'autres initiatives comme la consultation citoyenne sur les Axes de transport actif dans le secteur Notre-Dame-de-Pitié. Le conseil, dans les dernières années, a également adopté plusieurs résolutions concernant la sécurité routière :

- CA-16-20 – Feux piétons
- CA-16-44 – Apaisement de la circulation sur les rues de l'Aqueduc et Saint-Vallier O.

L'enjeu de la sécurité routière revêt également une grande importance pour le quartier lorsque l'on considère que les déplacements actifs à l'intérieur du quartier sont fragmentés par les barrières anthropiques que forment les axes de transit automobile Charest et Marie-de-l'Incarnation. L'accès aux écoles, services sociaux et commerces de quartier nécessite pour une grande partie des résidents, particulièrement les enfants, personnes à mobilité réduite et aînés des défis par rapport à la sécurité routière, car ils doivent traverser ces deux artères. Enfin, certaines artères secondaires du quartier, comme les rues de l'Aqueduc et Saint-Vallier, présentent des enjeux de convivialité pour les piétons et cyclistes étant donné leur volume de trafic atteignant ou excédant leur capacité de support.

Bien que nous supportions la Stratégie de sécurité routière 2020-2024 de la Ville de Québec, le conseil de quartier de Saint-Sauveur tient à faire part des enjeux et problématiques particulières du quartier qui ne nous apparaissent pas toujours en adéquation avec la Stratégie, qui est d'ordre plus général. À titre d'exemple, le document de consultation de la stratégie s'adresse régulièrement aux résidents du quartier ainsi qu'aux parents d'étudiants, alors que les principaux risques d'accident du quartier sont davantage liés au transit automobile des navetteurs sur les artères principales (boul. Charest Ouest et rue Marie-de-l'Incarnation) et locales (rues de l'Aqueduc, Saint-Vallier Ouest et Arago Ouest).

3. PROBLEMATIQUES ET ORIENTATIONS

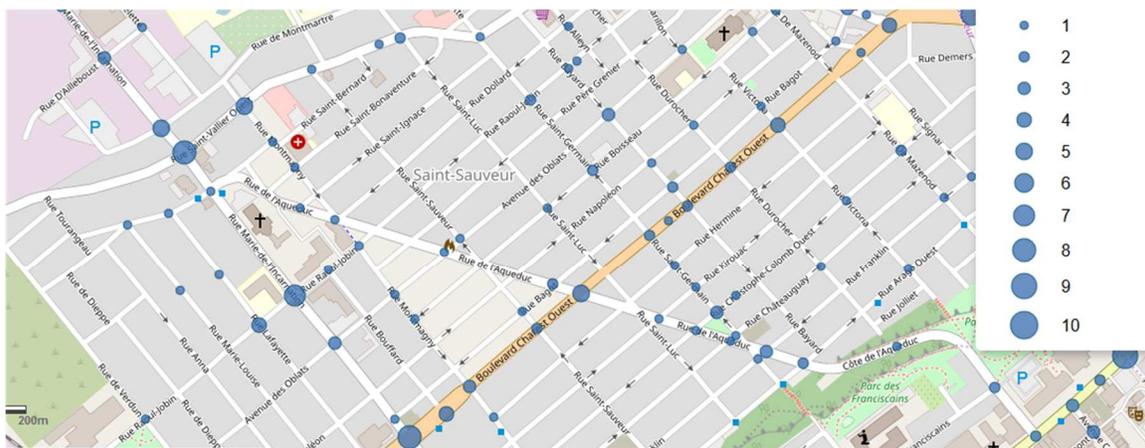
3.1. Problématiques et interventions – Réalité du quartier

Chaque quartier de la Ville a ses propres dynamiques de mobilité, influencées en grande partie par l'aménagement du territoire. Ainsi, il n'est pas pertinent, voire impossible, de proposer des interventions en sécurité routière qui soient similaires d'un quartier à l'autre. Le quartier Saint-Sauveur a un profil bien particulier qu'il faut prendre en considération dans une réflexion plus globale de sécurisation des déplacements actifs. Premièrement, selon l'enquête origine-destination publiée par le ministère des Transports en 2018 (<https://www.eod2017.com/>), 30,4% des déplacements produits par les résidents du quartier en 2017 étaient non motorisés, alors que la moyenne pour la Ville de Québec était de 12,4%. Deuxièmement, le quartier est traversé par deux boulevards de transit importants (Charest et Marie-de-l'Incarnation), qui sont tous les deux bordés majoritairement par des zones résidentielles denses. Troisièmement, de nombreux élèves doivent traverser ses deux artères pour se rendre dans deux des trois écoles primaires situées dans le quartier (Saint-Malo et Marguerite-Bourgeoys).

Actuellement, force est de constater que, mise à part la présence de brigadiers et brigadières et de feux de circulation, aucune mesure de mitigation n'a été instaurée en vue de ralentir la circulation et de sécuriser les déplacements des piétons sur ces deux grandes artères. Pourtant des solutions simples et peu onéreuses existent. Janette Sadik-Khan, ancienne directrice du département du Transport à la Ville de New York entre 2006 et 2013 et autrice du livre *Street Fight: Handbook for an urban revolution*, détaille

dans cet ouvrage les mesures qu'elle et son équipe ont mises en place sur certaines avenues majeures de la Ville avec de la peinture et du mobilier de patio achetés dans des quincailleries locales à des coûts modestes. Ces mesures faisaient partie de projets-pilotes qui sont devenus permanents après que les résidents se soient appropriés les nouveaux aménagements. La Ville de Québec pourrait s'inspirer de ce type d'intervention, qui aurait été toutefois réfléchi en amont avec les résidents du quartier concerné. Des mesures de mitigation pourraient ainsi être testées à moindres coûts. De cette façon, et même si la Ville ne souhaite pas intervenir sur le boulevard Charest, étant donné l'arrivée imminente du Trambus, des mesures de mitigation temporaires pourraient être mises en place rapidement.

D'autant plus que, selon une carte produite par Accès transport viable (voir la figure ci-dessous-<http://www.arcgis.com/apps/Viewer/index.html?appid=b1c725fbfe2544afb07a71c4ed85ddc8>), le nombre d'accidents avec les piétons et les cyclistes entre 2005 et 2017 se sont majoritairement déroulés sur ces deux axes routiers dans le quartier Saint-Sauveur. Il est même possible de constater que l'un des endroits les plus accidentogènes se situe à l'intersection Marie-de-l'Incarnation et Raoul-Jobin juste en face de l'École Saint-Malo.



3.2. Perception de la sécurité – Expérience des usagers

Les données quantitatives, telles que le recensement des accidents ou les inventaires des dépassements de vitesse, sont utilisées pour documenter et légitimer les interventions et les priorités d'action de la stratégie. La stratégie fait donc abstraction du qualitatif qui joue un rôle majeur dans l'expérience des usagers et leur utilisation du territoire. Plusieurs éléments peuvent influencer la perception et le sentiment de sécurité routière, ici appelé convivialité. L'aménagement, le bruit, la vitesse, le nombre de voitures, la proximité des voitures, la présence et l'efficacité des traverses et la visibilité sont quelques exemples, non exhaustifs, de ces éléments.

La perception d'une bonne convivialité peut favoriser le transport actif et, par le fait même, diminuer le nombre d'automobiles en circulation. Cet effet boule de neige peut toutefois s'opérer à l'inverse. Une perception négative de la convivialité peut amener, par exemple, un parent à prendre sa voiture pour aller reconduire son enfant à l'école ou au centre communautaire situé à quelques coins de rue seulement.

De multiples interventions peuvent être posées afin d’améliorer la convivialité de nos rues. Certaines interventions ont toutefois plus d’impacts et des résultats positifs que d’autres. Par exemple, comme constatées par la Ville, et présentées lors de la séance d’information du 29 octobre 2019, les mesures traditionnelles de contrôle, d’aménagement et de sensibilisation ne suffisent plus. En effet, les panneaux de vitesse n’auront pas l’effet escompté si la rue est aménagée pour que les automobilistes puissent rouler à 10 ou 20 km/h de plus que la limite permise. Le cœur de la convivialité de nos rues réside donc dans l’aménagement. Ce dernier peut être conçu de manière à forcer les automobilistes à réduire leur vitesse de circulation en plus de sécuriser les usagers les plus vulnérables. La largeur, la sinuosité, des marqueurs visuels forts, un changement dans les matériaux de la chaussée, du mobilier urbain, etc. sont tous des exemples d’éléments pouvant sécuriser les rues et, par le fait même, influencer la conduite des automobilistes. Sans rentrer dans les détails du concept, le Woonerf est un concept visant la convivialité des rues grâce à des mesures d’apaisement de la circulation et limiter la vitesse. Ce concept s’appliquerait facilement aux rues du quartier de Saint-Sauveur à cause de leur configuration.

Basé sur l’expérience et le ressenti, le qualitatif influence donc les déplacements et l’utilisation du territoire. Puisque chaque quartier de la Ville est conçu et utilisé différemment, le qualitatif doit se lire à l’échelle d’un quartier et non pas à l’échelle de la Ville, telle que proposé dans la stratégie. La consultation des résidents et acteurs locaux est essentielle afin de mieux comprendre, cibler les lieux d’intervention et concevoir les aménagements appropriés.

3.3. Expérience des usagers dans le quartier Saint-Sauveur – Équité et vulnérabilité

Comme que mentionné précédemment, à l’échelle du quartier Saint-Sauveur les problématiques les plus critiques se trouvent sur les deux boulevards de transit importants (Charest et Marie-de-l’Incarnation) tous deux bordés de zones résidentielles denses. Il devient nécessaire de corriger les lacunes de nos infrastructures afin de rétablir davantage d’équité sociale sur le plan de la mobilité entre ceux qui transitent sur nos routes et ceux qui habitent le quartier. En effet, avec sa densité et sa proximité de nombreux services, le quartier Saint-Sauveur est un milieu de vie qui peut offrir plusieurs conditions favorables à l’adoption de moyens de transport actifs et durables. Le potentiel y est, mais l’aménagement actuel de plusieurs secteurs ne facilite pas la vie aux résidents qui veulent ou doivent se déplacer sans voiture. L’association canadienne des transports rappelle pourtant que les risques d’accidents de la circulation « sont plus élevés au sein de populations à faible revenu où la possession d’une voiture est faible et où, malgré des infrastructures non sécuritaires, de nombreuses personnes utilisent la marche ou le vélo pour se déplacer ».

Tel que mentionné dans la section précédente, l’implantation de mesures d’apaisement de la circulation permet de réduire la vitesse des voitures et le volume du trafic en plus de décourager les conducteurs de transit à venir s’aventurer dans les rues résidentielles pour prendre un raccourci. Il s’agit d’ailleurs d’un problème important dans le quartier, notamment sur la rue Verdun, la rue St-Vallier ouest ou la rue de l’Aquaduc. Ces mesures réduisent les accidents ainsi que le stress causé par la vitesse de la circulation en rendant les parcours plus confortables (bruit, vibration, poussière). Les travaux de requalification du boulevard Charest en 2004 ont d’ailleurs permis d’améliorer l’apparence des lieux et d’offrir certaines bonifications pour l’expérience des piétons (mobilier urbain, végétation, uniformisation des trottoirs). Cependant, le bruit, la vitesse des voitures et le volume important de voitures et de camions qui empruntent Charest font en sorte que l’expérience des piétons est encore désagréable alors que les cyclistes même aguerris ne s’y aventurent à peu près pas sauf sur les trottoirs. Tout comme les informations récoltées en assemblée du conseil, plusieurs pages de réseaux sociaux permettent aux

résidents du quartier de s'exprimer sur l'enjeu de sécurité routière dans le quartier. Ces derniers récoltent plusieurs commentaires négatifs concernant la difficulté à traverser le boulevard Charest Ouest à pied pour les écoliers, la vitesse ou les comportements dangereux des conducteurs. Si l'environnement bâti reste inchangé, il est difficile de s'attendre à ce que la situation change et que les conducteurs modifient leurs comportements.

En plus des deux boulevards de transit, les routes dites locales (rues de l'Aqueduc, Saint-Vallier Ouest et Arago Ouest), aussi utilisées pour le transit, offrent aussi des défis de tailles pour les déplacements quotidiens des résidents. Si on se fie à la proposition d'un réseau 50/40/30 de la stratégie, il serait logique que les rues locales soient désignées à 40 km/h. Toutefois, le conseil tient à rappeler que ces rues sont très achalandées par les transports actifs, notamment dû à la présence d'un aménagement cyclable sur Arago, d'un lien direct avec la haute ville et d'un parcours d'autobus sur de l'Aqueduc ainsi que des commerces de proximité, des parcs, une place publique et des organismes communautaires sur St-Vallier Ouest.

Il faut aussi comprendre que parcourir les rues et les trottoirs de Saint-Sauveur pour les personnes âgées, les enfants, les familles avec une poussette ou les personnes à mobilité réduite viennent avec des obstacles et des risques. En effet, les petits trottoirs encombrés (ex. neige, bacs de recyclage et sacs de déchets), le manque de traverses piétonnes sécurisées, l'absence de brigadier pour les services communautaires (Pignon Bleu) sont des exemples d'aménagements non favorables à la sécurité, particulièrement pour celle des usagers les plus vulnérables. Pour réduire les risques et dangers auxquels ils sont exposés, il est important de considérer les capacités et limitations qui caractérisent les différentes catégories d'usagers. Les usagers vulnérables ont des besoins différents puisque leurs conditions font en sorte qu'ils expérimentent des défis particuliers dans leurs déplacements. Par exemple, la traversée de certaines intersections plus vastes ou complexes (rue Victoria/Charest, l'Aqueduc/ boul. Charest, St-Vallier ouest/ Marie-de-l'Incarnation, Raoul-Jobin/ Marie-de-l'Incarnation, St-Bernard/ Marie-de-l'Incarnation, Langelier), la durée des feux piétons peut être trop courte. En plus des défis quotidiens et récurrent, des événements ponctuels s'ajoutent à la complexité des déplacements des usagers vulnérables. Les chantiers de construction sont de bons exemples. D'ailleurs, la construction des appartements Saint-Sô qui empiète sur l'ensemble du trottoir adjacent contraint les piétons à marcher dans la rue avec les voitures et les autobus ou à changer de trottoirs pour continuer leur trajet.

Le Conseil de quartier incite donc la Ville à accorder une attention particulière aux différentes expériences de mobilité pour chacune des catégories d'usagers.

4. CONCLUSION

Les trois grands axes de la stratégie sont, dans l'ordre, ralentir, être courtois et sécuriser. Ces derniers sont légitimes, toutefois, à la lumière de l'analyse du dossier par le Conseil de quartier Saint-Sauveur, il serait beaucoup plus pertinent que l'ordre et la priorité d'intervention des axes soient revus comme suit : sécuriser, ralentir et être courtois. En effet, puisqu'il s'agit d'une stratégie sur la sécurité routière, la sécurité devrait être priorisée. En contrepartie, la sécurisation de nos rues se fait par des interventions d'aménagement. Les pancartes de vitesse sont davantage des mesures de sensibilisation des automobilistes que des mesures concrètes visant à augmenter la sécurité des usagers les plus vulnérables, les piétons et les cyclistes. En ce sens, le conseil de quartier réitère la nécessité d'axer la stratégie de la Ville sur l'aménagement par des mesures d'apaisement, qui auront des effets positifs collatéraux,

notamment en encourageant le transport actif, en réduisant la vitesse de circulation, en apportant du verdissement, etc.

C'est avec enthousiasme que Conseil de quartier de Saint-Sauveur souhaite collaborer avec la Ville pour la réflexion, la conception et la mise en œuvre de la stratégie à l'échelle de son quartier. De plus, afin de bien cibler les secteurs d'intervention et les contraintes du quartier, le conseil invite les concepteurs à marcher le quartier et à pratiquer des séances d'observation en périodes d'achalandage.

**CATHERINE CLAVEAU-FORTIN, PRESIDENTE
CONSEIL DE QUARTIER DE SAINT-SAUVEUR**