

Mémoire du Conseil de quartier de Saint-Louis concernant les enjeux de Stratégie de sécurité routière 2025-2029

Dans le cadre de la Stratégie de sécurité routière 2025-2029, la Ville invite les conseils de quartier intéressés à lui transmettre son opinion sur les questions suivantes :

- **Le partage de la route** et la perte des capacités perceptives ont été identifiés par la Ville comme deux nouveaux enjeux à traiter en priorité dans sa nouvelle Stratégie de sécurité routière. Êtes-vous d'accord ? Avez-vous relevé d'autres enjeux ?
- Débarquer en auto, **se rendre à pied ou à vélo à l'école** continuent à être perçus comme dangereux. Selon vous, quelle solution collective serait sécuritaire pour tous autour des écoles ?

Le conseil de quartier apprécie que la Ville cherche des solutions à ces enjeux.

Selon le Conseil de quartier de Saint-Louis, l'enjeu de **partage des voies publiques** est en effet crucial et doit être traité en priorité. Cet enjeu inclut le partage des trottoirs qui est détaillé au point 1 de notre mémoire.

Nous abordons aussi la **camionnisation de notre parc automobile**, un problème de taille qu'on ne peut plus ignorer, présenté au point 2.

Au point 3, nous soulignons l'enjeu particulier de **sécurité aux intersections** avec quelques recommandations d'actions qui peuvent être prises à court et moyen terme.

Au point 4, nous soulignons que la **stratégie de sécurité aux abords des écoles primaires et secondaires** demeure un enjeu majeur puisque les plus vulnérables y circulent quotidiennement. Il faut concevoir les corridors scolaires pour tous les modes de transport actifs et à l'échelle du quartier.

Finalement, un autre enjeu nous semble plus prioritaire que celui, identifié par la Ville, de la perte des capacités perceptives. Il s'agit du manque d'agilité et de proactivité de la Ville de Québec pour améliorer les problèmes de sécurité routière soulevés par les résidents et les conseils de quartier. Souvent, la Ville n'envisage pas de mesures temporaires qui permettraient d'améliorer la sécurité routière, en attendant la mise en place de mesures permanentes. Conséquemment, ce manque d'adaptabilité fait perdurer des problèmes de sécurité, parfois durant plusieurs années. Voir point 5.

1. Enjeu de partage des voies de circulation : rues, pistes cyclables et trottoirs

Le partage de l'espace entre tous les citoyens et citoyennes du quartier est un enjeu de sécurité majeur. La micro-mobilité est en hausse dans la Ville de Québec et notre quartier n'y fait pas exception. On observe par exemple une multiplication des utilisateurs de trottinettes, gyroroues et scooters électriques. De plus, on observe une belle augmentation de part modale vers le vélo, entre autres avec l'arrivée des ÀVélo dans une partie de notre quartier. Tous ces citoyens et citoyennes ont le droit de se déplacer en sécurité mais doivent pour cela se partager un maigre espace, du fait de la dangerosité de la voie publique, dominée par les véhicules automobiles. Ils empiètent souvent sur les trottoirs qui sont, en principe, réservés aux gens se déplaçant à pied (ou en fauteuil roulant). Le constat est que toutes ces formes de mobilité se disputent un petit espace pour se déplacer alors que la majorité est allouée aux véhicules, ce qui amène des conflits d'usage. Ainsi, il n'est pas normal que ce soit les piétons qui cèdent leur place sur les trottoirs aux différents engins qui y circulent maintenant : skateboards, trottinettes électriques, vélo électriques, etc., dont certains roulent sur le trottoir en ralentissant à peine au travers des piétons. La confusion ou l'absence de règles claires amène un questionnement. Par exemple, sur la photo suivante, un véhicule de livraison roule sur le trottoir. Doit-il rouler dans la rue? Aurait-il le droit de rouler sur une piste cyclable?



Figure 1. Photo prise sur le Chemin des Quatre-Bourgeois le 12/09/2024.

Sachant que plus de 25% des résidents de la Capitale nationale de plus de 16 ans ne détiennent pas de permis de conduire¹ et que cette proportion ira probablement en augmentant dans les années à venir, on doit agir rapidement face à ces modes de déplacement qui deviendront de plus en plus populaires. Il est donc essentiel de clarifier rapidement les règles pour tous afin d'assurer la sécurité des plus vulnérables. On ressent aussi un besoin criant de prévoir et d'élargir les espaces de circulation de ces nouveaux modes de transport qui sont là pour rester.

Un avantage supplémentaire d'une telle redistribution de l'espace est qu'il a été démontré, incluant à Québec, que de réduire la largeur ou le nombre de voies automobiles engendre une diminution de la vitesse des véhicules, sécurisant ainsi les déplacements des autres usagers. Or, selon l'Institut national de santé publique du Québec, pour les piétons et les cyclistes, le risque de décès lors d'une collision avec un véhicule motorisé augmente de façon exponentielle à partir d'une vitesse d'impact de 30 km/h; ce risque est de 10 % à 30 km/h alors qu'il est de 75 % à 50 km/h.²

Selon le Conseil de quartier de Saint-Louis, la notion du respect de priorité aux plus vulnérables devrait faire partie des règles (réglementation, signalisation claire) et être intégrée dans l'esprit des gens (campagne de sensibilisation).

En premier lieu, cela doit évidemment s'appliquer aux conducteurs de véhicules qui doivent prendre conscience de la vulnérabilité des autres utilisateurs de l'espace public face à leurs coques d'acier. Des réflexes comme respecter la priorité des piétons aux traverses piétonnes ou adapter sa vitesse en présence d'autres usagers de la route, loin d'être dans les mœurs, doivent être renforcés par l'éducation, l'aménagement des rues mais aussi la répression.

La priorité aux piétons doit aussi être nettement établie sur les trottoirs, les autres modes de transport doivent céder le passage.

Le Conseil de quartier de Saint-Louis est aussi d'avis que la Ville doit clarifier la place des micro mobilités sur les voies publiques, tout en augmentant les voies de déplacement qui lui sont dédiées.

¹ Voir calcul en annexe. Ce nombre est comparable à ce qui est observé aux États-Unis (Zivarts 2024)

²

<https://www.inspq.qc.ca/securite-prevention-de-la-violence-et-des-traumatismes/prevention-des-traumatismes-non-intentionnels/dossiers/vitesse-au-volant>

Enfin, le Conseil de quartier de Saint-Louis demande aussi que l'espace alloué aux citoyens et citoyennes qui se déplacent à pied, en fauteuil roulant, à vélo et à l'aide de la micro mobilité, à l'abri des véhicules motorisés, soit augmenté rapidement et de façon importante afin de rééquilibrer le partage de l'espace public dans la Ville de Québec.

2. La camionnisation de notre parc automobile

L'enjeu de partage de l'espace public entre véhicules et autres modes de transports est aggravé par la part toujours plus grande des camions légers (gros VUS et camionnettes) dans notre parc automobile. Cette tendance lourde semble pouvoir s'opérer en toute impunité, malgré ses conséquences désastreuses dans nos villes, notamment en ce qui concerne la sécurité des autres usagers de la route. Car le gabarit, le poids et la hauteur accrus de ces véhicules les rendent plus susceptibles d'être impliqués dans une collision et de causer des blessures graves ou mortelles.³ Ainsi, selon *Piétons Québec*, pour celles à pied ou à vélo, le risque de blessures graves ou mortelles est multiplié par deux à trois en cas de collision avec les plus gros véhicules comparativement aux voitures (figure 2A). Et le danger est bien pire pour les enfants: particulièrement vulnérables face à la hauteur des capots. Leur risque de mortalité est multiplié par huit en cas d'impact avec un camion léger (figure 2B).



Figure 2-A : Points d'impact d'un VUS (gauche) versus une auto (droite). Source: <https://www.cbc.ca/news/canada/british-columbia/about-here-suvs-1.6411168>

³ <https://www.equiterre.org/fr/ressources/limpact-des-vus-sur-la-securite>



Figure 2-B : La hauteur du capot d'une camionnette peut atteindre la taille d'un enfant.
Source: <https://ici.radio-canada.ca/nouvelle/1967755/vus-transport-pietons-angle-mort>

Si la hauteur plus élevée augmente les risques de blessures graves ou mortelles en raison d'un point de contact plus élevé, elle réduit aussi la visibilité pour les personnes au volant de ces véhicules, ce qui augmente en même temps la probabilité de collisions.⁴ En effet, les camions légers souffrent généralement d'une visibilité obstruée en raison d'un capot plus haut, de piliers de pare-brise (piliers A) plus larges et même de rétroviseurs plus larges – pouvant créer des angles morts lors des virages. Selon Piétons Québec, à Montréal seulement, l'angle mort créé par les piliers A est associé à dix décès piétons en trois ans. De plus, un capot plus haut et droit peut complètement dissimuler des enfants, parfois même des adultes.⁵ À ce chapitre, la comparaison des champs de vision des autos, VUS et camions légers est tout à fait saisissante: il s'avère que les camions lourds (pour lesquels il faut un permis de conduire spécial) ont un meilleur champ de vision que la plupart des camions légers ("trucks") vendus au Canada et aux États-Unis.⁶

L'augmentation de la taille des véhicules affecte aussi l'espace disponible de plusieurs façons. Par exemple, les voies cyclables qui ont été implantées en fonction de la taille

⁴ <https://www.pietons.quebec/billet/2024/synthese-illustree-limpact-camions-legers>

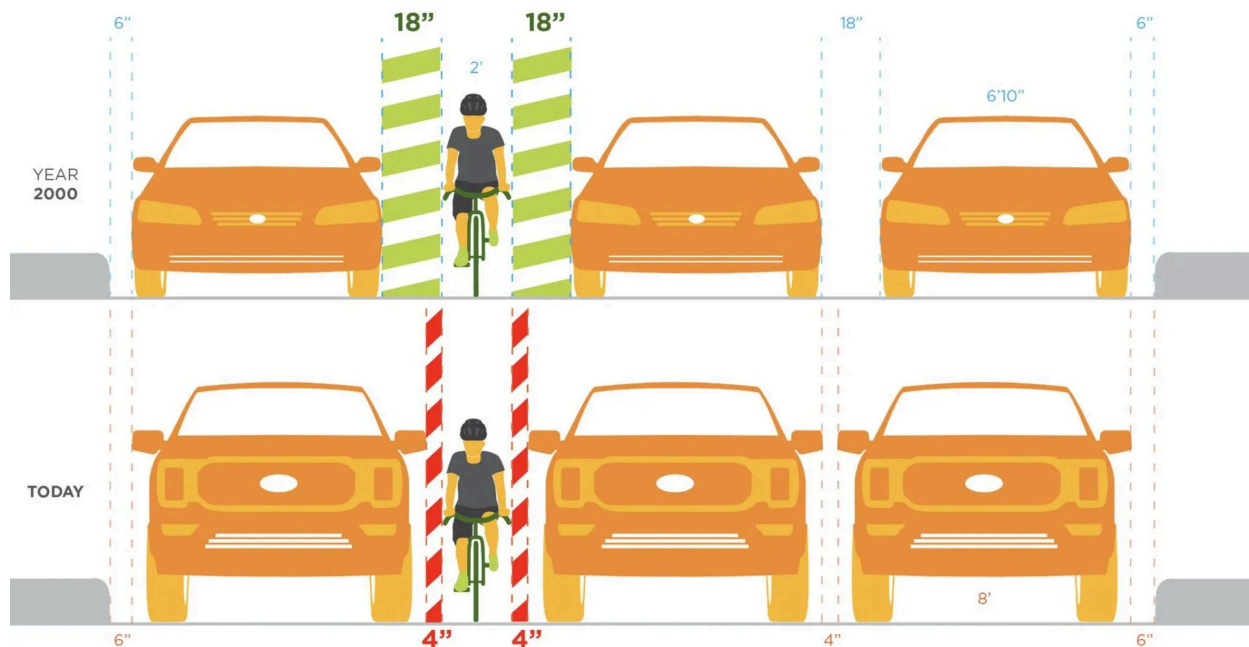
⁵ <https://www.pietons.quebec/sites/default/files/documents/synthese-vus.pdf>

⁶ <https://www.beautifulnanaimo.ca/large-trucks-are-dangerous>

des véhicules des années 2000 sont maintenant rétrécies par l'empiètement des véhicules qui circulent ou qui sont stationnés près de ces voies cyclables (figure 2C).

BIGGER CARS = CYCLISTS MORE AT RISK

Larger cars take up more of the road: passing distances have shrunk by 75% since 2000, putting cyclists in greater danger of being doored or sideswiped.



Calculated using an average 28' one-lane road with two parking lanes, and the top-selling vehicles from 2000 (Toyota Camry) and 2021 (Ford F-150).



Figure 2-C : Des voitures plus grosses sur la chaussée, c'est aussi moins de place pour les cyclistes. Source:

<https://www.bikelegalfirm.com/bigger-cars-mean-less-space-for-cyclists>

Notons au passage que, outre les impacts en termes de sécurité routière, l'obésité routière contribue aussi à réduire l'espace de stationnement disponible en ville et accroît la congestion routière (figure 2-D).⁷

7

<https://www.equiterre.org/fr/articles/actualite-des-vehicules-toujours-plus-gros-comment-en-sommes-nous-arrives-la>



Figure 2-D : Les camions légers polluent davantage et occupent plus d'espace, engendrant des coûts pour la collectivité plus importants que les autres véhicules. Source:

<https://centdegres.ca/ressources/des-camions-legers-aux-lourds-impacts-sur-les-pietons>

Piétons Québec identifie la modulation des tarifs selon la grosseur des véhicules comme l'un des principaux piliers pour améliorer la sécurité des véhicules et freiner la prolifération des camions légers. Selon l'organisme, des frais ciblant les gros véhicules permettent d'encourager des choix socialement responsables, de façon équitable (puisque les camions légers engendrent des coûts pour la collectivité plus importants que les autres véhicules).⁸

Le Conseil de quartier de Saint-Louis invite la Ville de Québec à prendre des mesures concrètes pour freiner la tendance à la *camionnisation* du parc automobile, telles que des campagnes de sensibilisation et une modulation des tarifs (stationnement, taxe sur l'immatriculation) ciblant les gros véhicules.

⁸ <https://www.pietons.quebec/sites/default/files/documents/synthese-vus.pdf>

3. Une meilleure configuration des intersections pour sécuriser tous les modes de transport

Un aspect crucial pour la sécurité de tous et toutes qui doit être bonifié dans les prochains projets de la Ville, et en particulier dans les secteurs de notre quartier comportant de grandes routes à vitesse élevée à plusieurs voies (des "stroad"), est la configuration et la gestion des intersections.

Accès transports viables, en collaboration avec l'INRS et Polytechnique Montréal, ont effectué une étude comparative sur les traversées piétonnes aux feux de circulation à Montréal et Québec : [le projet STRAPI](#), mené de 2019 à 2021. Certaines conclusions contenues dans la fiche synthèse [« L'analyse comparative des comportements des piétons et des temps d'attente lors de la traversée »](#) méritent attention.

« Si Montréal a choisi d'adopter un mode « temporairement protégé », laissant quelques secondes d'avance au piéton pour commencer sa traversée avant d'autoriser les mouvements de véhicules, la Ville de Québec a plutôt opté pour le « mode protégé », aussi appelé « phasage exclusif » ou « tout rouge », incluant presque systématiquement des boutons d'appel. Ce dernier type de programmation des feux rend tous les mouvements de véhicules interdits pendant les traversées piétonnes, qui sont alors autorisées aux quatre coins de l'intersection. Cependant, cette exclusivité de la phase piétonne à Québec est souvent combinée à l'autorisation de virage à droite au feu rouge, réduisant d'autant la protection. » *Fiche-synthèse des résultats du projet STRAPI.*

De plus, ce type de signalisation favorise la traversée de l'intersection en diagonale, ce qui est interdit en l'absence de marquage au sol, de brigadier scolaire ou de policier.

« Parmi les répondants qui connaissaient le fait qu'il n'est pas légal de traverser en diagonale, près de 45 % des habitants de la ville de Québec ont affirmé qu'ils traverseraient en diagonale sur des phases exclusives sans marquage au sol contre seulement 17 % à Montréal... Cette tendance à adopter des comportements illégaux pourrait s'expliquer, entre autres, par les temps d'attente jugés trop longs... Cette différence entre les deux villes se reflète dans le temps d'attente moyen des piétons qui ont respecté la signalisation, ce temps étant significativement plus élevé à Québec (45 secondes) qu'à Montréal (28 secondes). » *Fiche-synthèse des résultats du projet STRAPI.*

A- Actions qui peuvent être entreprises immédiatement

Il est temps de s'attaquer aux facteurs qui portent atteinte à la sécurité des piétons aux intersections. Dans l'immédiat, avant de faire les changements plus significatifs proposés plus bas, il est possible d'agir rapidement pour la sécurité des piétons dans notre ville.

Le temps d'attente excessif à un feu piéton mène à des traversées illégales, tel que mentionné dans l'étude STRAPI. Il est donc nécessaire de raccourcir le temps d'attente pour un feu piéton, ce qui peut se faire par logiciel en modifiant la longueur du cycle. On doit aussi cesser l'utilisation de la fonction des logiciels de contrôle de la circulation qui permet d'éliminer un cycle de feu piétons pour augmenter la fluidité automobile à l'heure de pointe. De plus, il faut allonger immédiatement la durée des feux piétons. Dans une étude de terrain, 97 % des personnes âgées ne pouvaient traverser à une vitesse de 1,2 m/s à laquelle les feux étaient synchronisés et 67 % n'y arrivaient pas même si le feu considérait une vitesse de marche de 0,9 m/s (Duim et al. 2017, Webb et al. 2017). Allonger la phase piétonne en considérant une vitesse de marche de 0,8 m/s favoriserait les usagers vulnérables (personnes à mobilité réduite, enfants, famille avec poussette, personnes âgées) en leur donnant plus de temps pour circuler tout en sécurisant les déplacements. Le pourcentage de la population âgée de 65 ans ou plus était déjà de 18 % au Québec en 2016 (selon Statistiques Canada) et il est prévu qu'il atteigne 25 % dans 20 ans. Il est donc nécessaire de commencer à moduler l'environnement pour aider les personnes âgées à garder une vie active en se déplaçant en sécurité dans leur quartier. Ces mesures sont demandées immédiatement, en attendant l'implantation de mesures plus coûteuses, mais encore plus efficaces, comme les feux piétons semi-protégés et l'interdiction du virage à droite sur feu rouge présentés plus bas.

Le Conseil de quartier de Saint-Louis propose dans l'immédiat d'utiliser les outils qui sont déjà à la portée du service de la mobilité intelligente et de revoir à la baisse la durée d'attente pour les cycles piétons, de ne pas permettre que les logiciels de contrôle de la circulation sautent un cycle de feux piétons pour assurer la fluidité des conducteurs de véhicules au détriment des piétons et finalement de rallonger les temps de traversée pour respecter les capacités physiques des citoyens et citoyennes qui se déplacent à pied.

B-les feux piétons semi-protégés et les feux cyclistes

Avec un feu piéton semi-protégé (aussi appelé temporairement protégé), la phase piétonne est en même temps et dans la même direction que la phase du feu automobile mais le piéton est protégé des conducteurs voulant croiser leur chemin. Le temps d'attente des piétons est alors diminué et leur respect de la signalisation augmenté comme le démontre « [L'analyse comparative des comportements des piétons et des temps d'attente lors de la traversée](#) » du projet [STRAPI](#). Dans un premier temps, les conducteurs de voiture ont une obligation de circuler tout droit et ne peuvent tourner à gauche ou à droite afin de laisser une priorité de passage aux usagers actifs. Le feu cycliste indique que les gens circulant à vélo doivent aussi aller tout droit dans cette phase où les piétons sont protégés dans la même direction. Ainsi, il n'y a pas de piétons qui traversent perpendiculairement aux vélos et la phase de feu piéton n'est pas séparée de celle des conducteurs (figures 3-A et 3-C). Dans la fin de la phase, selon la densité du volume à cette intersection, les piétons ont un feu clignotant leur indiquant le nombre de secondes restantes et durant cette phase les conducteurs de voiture peuvent tourner à droite (très rarement à gauche). Aux intersections achalandées, le feu piéton et le feu cycliste virent au rouge et les conducteurs de voiture peuvent tourner à droite avec priorité (figure 3-B). Tous les usagers savent clairement quand s'engager et ont un temps d'attente raisonnable, ce qui diminue la délinquance (projet STRAPI, données sur les piétons à Montréal).

De plus, cette façon de faire élimine le risque de collision entre cyclistes traversant une même intersection de façon perpendiculaire, un autre risque d'accident important pour les cyclistes : le croisement à bonne vitesse lorsque deux cyclistes traversent l'intersection à angle droit et ne peuvent se voir avant la traversée, car cachés par les véhicules en attente ou par les piétons qui circulent. Ce type de situation existe en ce moment dans la Ville de Québec, ce qu'on n'accepterait jamais comme un risque acceptable pour des voitures.



Figure 3-A : Les feux avec phase piétonne, cycliste et voiture concourantes commencent avec une phase où les piétons et les vélos peuvent circuler dans l'axe (feux piétons et cyclistes séparés à droite de la photo) et les conducteurs de voiture doivent circuler tout droit ou attendre pour le droit de virage (feu en flèche verte indiquant les mouvements permis et prioritaires)



Figure 3-B : Phase suivante du cycle où les feux piétons et vélos sont rouges et les conducteurs de voiture peuvent tourner sécuritairement à droite sur leur feu vert.

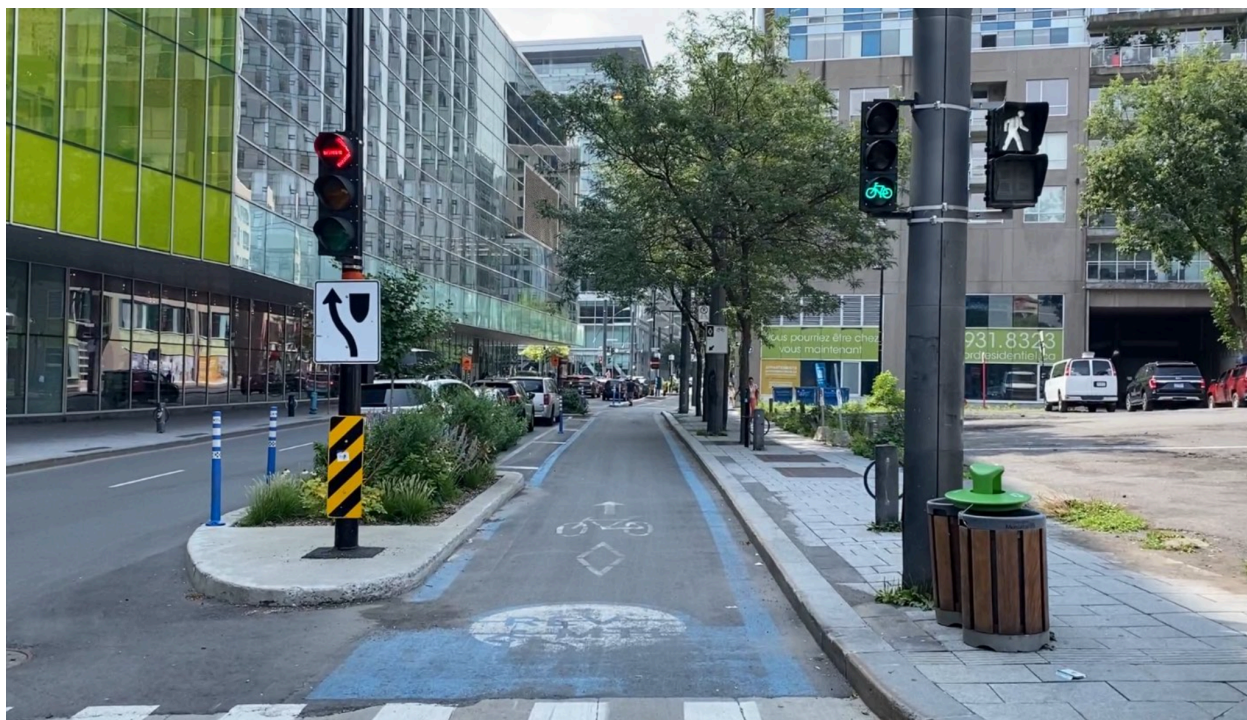


Figure 3-C : Vue rapprochée des feux de circulation piétons, cyclistes et automobilistes en phase de passage concurrent de tous les usagers.

Le Conseil de quartier de Saint-Louis propose de revoir le système de feux de circulation dans toute la ville. Il propose de passer à des feux piétons semi-protégés et des feux cyclistes comme dans les grandes villes du monde.

C-Le virage à droite sur le feu rouge et les voies de virage rapide

Le Conseil de quartier a reçu de nombreux témoignages au fil des ans de la dangerosité pour les piétons du virage à droite sur feu rouge permis pour les véhicules automobiles dans notre quartier, qui est dominé par de grands axes routiers. Lors de consultations précédentes de la Ville, des dizaines de citoyens ont identifié sur une carte des intersections où le virage à droite sur feu rouge est permis et où des conflits surgissent presque à chaque cycle des feux piétons. Pensons à toutes les intersections du boulevard Laurier (aux coins Lavigerie, De l'Église, Jean-De-Quen en direction sud pour les piétons), Hochelaga et Neilson, Quatre-Bourgeois. Certaines intersections avaient

auparavant des pancartes annonçant des interdictions de virage à droite au feu rouge (années 2010) et elles ont disparu. Les virages à droite sur feu rouge encouragent la vitesse et diminuent la priorité des piétons aux intersections. Ceci crée un environnement hostile pour les usagers qui ne sont pas dans une voiture. Malgré qu'en théorie les conducteurs de voiture doivent faire un arrêt complet avant de tourner à droite, quiconque s'est déjà déplacé à pied à une intersection avec le boulevard Laurier sait que ce n'est pas le cas et qu'en fait le virage permis encourage les conducteurs à accélérer pour atteindre l'intersection (exemple pour tourner vers le CHUL au coin de Jean-De-Quen à partir de Laurier). Une étude américaine a d'ailleurs estimé que près de 40 % des conducteurs ne font pas un arrêt complet avant de tourner à droite sur un feu rouge (Retting et al. 2002).

Considérant que l'arrivée du virage à droite sur feu rouge est récente au Québec et n'est pas un droit immuable centenaire, on doit reconsidérer cette pratique qui minimise le message d'un feu rouge... qui est de s'arrêter ! On doit réévaluer la pertinence de cette pratique à certaines intersections critiques de même que la plage horaire où une telle permission existe.

Finalement, les voies de virage rapides (les "sliplanes") qui sont malheureusement encore présentes dans notre quartier (Laurier coin de l'Église (nord-ouest), Neilson) n'ont absolument pas leur place dans un environnement urbain si on le veut sécuritaire pour tous les usagers.

Le conseil de quartier de Saint-Louis propose d'éliminer le virage à droite sur feu rouge et les voies de virage rapide avec installation de feux en flèches indiquant quand les virages sont permis et prioritaires.

D-Le blocage des intersections par du stationnement

Le conseil de quartier propose que la Ville de Québec fasse respecter le règlement du code de la sécurité routière qui indique que le stationnement est interdit à moins de 5 mètres d'une intersection, partout sur le territoire de la ville. Cette distance correspond à une longueur de voiture. Les voitures stationnées près des intersections diminuent la visibilité des piétons et des autres usagers comme les cyclistes. Le "daylighting", qui consiste à créer une zone de visibilité à chaque intersection, a été proposé comme solution physique afin de réduire les collisions entre des piétons et des conducteurs (Morency et Cloutier 2006). Par exemple, à San Francisco, la zone où le stationnement est interdit est l'équivalent de la longueur d'une voiture ("20 pieds", soit 6 mètres),

parfois indiqué à l'aide d'une ligne rouge sur le trottoir (figure 4-A). Plusieurs villes utilisent une avancée de trottoir en ciment sur cette distance, parfois plantée de fleurs ou pouvant recevoir des excédents d'eau de pluie (Montréal, Vancouver, figure 4-B) afin de délimiter la zone en toute saison. Cet endroit peut aussi servir à installer un support à vélo ou une station de vélopartage en milieu plus urbain.

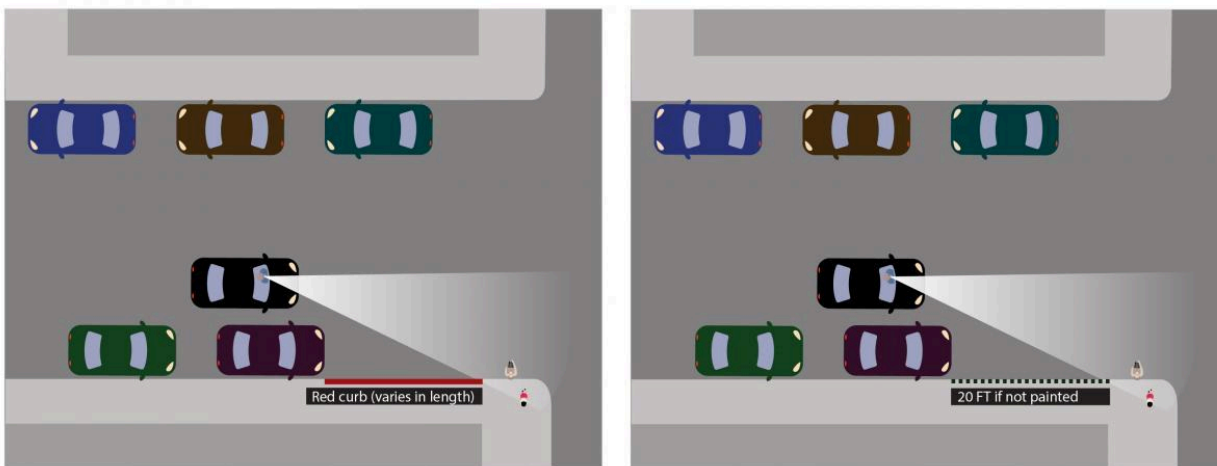


Figure 4-A. L'interdiction de stationner à moins d'une longueur de voiture ("20 pieds") d'une intersection augmente la visibilité pour le piéton et pour le conducteur du véhicule automobile. Illustration tirée du site du San Francisco Municipal Transportation Agency. <https://www.sfmta.com/getting-around/walk/daylighting>.



Figure 4-B. Une avancée de trottoir à Vancouver délimite la zone d'interdiction de stationnement tout en servant de petit jardin communautaire. Les végétaux ont un profil bas. Photo: Nadia Aubin-Horth

Le conseil de quartier de Saint-Louis demande de faire appliquer l'interdiction de stationnement sur rue à moins de 5 mètres d'une intersection.

4. Pour un accès aux écoles en toute sécurité : considérer tous les modes actifs, à l'échelle du quartier

Les corridors scolaires aménagés jusqu'à maintenant sont une amélioration substantielle de la sécurité aux abords immédiats des écoles ciblées, même si des améliorations sont encore à prévoir puisque certains aménagements n'ont pas été pensés pour les cyclistes. Dans le quartier Saint-Louis par exemple, les aménagements de corridor scolaire pour l'école primaire Coeur-Vaillant comprennent des avancées de trottoir aux intersections près de l'école. Si ceci améliore la sécurité des jeunes piétons, il en est tout autre pour les jeunes à vélo qui devraient en principe les contourner. Ceci

les déporterait vers le centre de la voie où circulent les véhicules automobiles. En pratique, puisqu'aucune voie cyclable sécuritaire n'a été prévue, les jeunes cyclistes roulent plutôt sur les trottoirs pour leur sécurité. C'est le cas par exemple sur l'avenue Montpetit (figure 5-A). De plus, les corridors scolaires excluent parfois des cheminements scolaires importants et non sécuritaires. Par exemple, la carte suivante représente le corridor scolaire pour l'école Coeur-Vaillant.

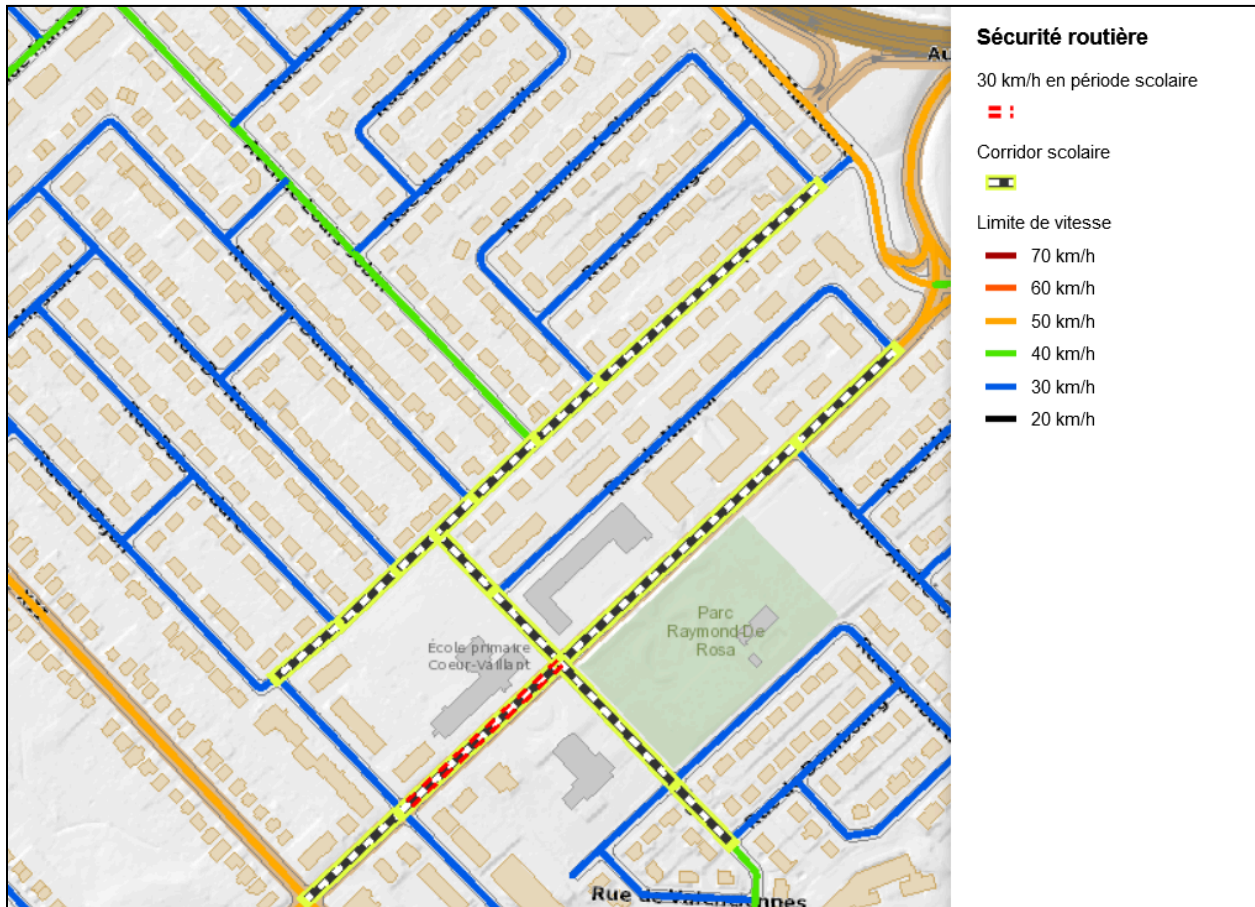


Figure 5-A. Corridor scolaire autour de l'école Coeur-Vaillant.

On y voit que l'avenue Louis-Jobin, l'artère principale du quartier (en vert sur la carte), n'a pas été incluse dans ce corridor scolaire. Pourtant, de nombreux élèves utilisent cette rue pour aller à l'école à pied ou à vélo alors que la limite de vitesse y est de 40 km/h et qu'aucun trottoir, voie cyclable ou même marquage ou signalisation n'y sont présents (figure 5-B).



Figure 5-B. Écoliers revenant de l'école sur l'avenue Louis-Jobin. Une situation de "rue partagée" alors que la vitesse permise pour les véhicules est de 40 km/h.

Selon le Conseil de quartier de Saint-Louis, la stratégie de sécurité aux abords des écoles primaires et secondaires demeure un enjeu majeur puisque les plus vulnérables y circulent quotidiennement.

Le Conseil de quartier de Saint-Louis recommande à la ville de Québec d'inclure tous les modes de transport actifs dans la conception des corridors scolaires des écoles primaires et secondaires et d'assurer une constante amélioration des corridors scolaires déjà réalisés.

Le Conseil de quartier de Saint-Louis recommande aussi que la ville évalue la sécurité de tous les parcours scolaires effectifs dans un rayon d'au moins un kilomètre de l'école considérée, avec une attention particulière aux rues dont la limite de vitesse est de 40 km/h ou plus.

5. La réponse de la Ville aux enjeux de sécurité routière : une approche à changer pour favoriser l'implantation rapide de mesures temporaires

Lorsqu'un problème de sécurité routière est validé par la Ville, des aménagements permanents pour améliorer la situation sont requis. Face à un problème de sécurité routière, la Ville reconnaît parfois qu'une intervention serait nécessaire sans pour autant agir immédiatement, sous prétexte de coordination avec d'autres travaux ou événements. Par exemple, un ajout d'un trottoir le long de l'avenue Louis-Jobin devra attendre la coordination avec une prochaine réfection de rue. Autre exemple dans notre quartier, l'amélioration de la sécurité des piétons et cyclistes sous le viaduc de Duplessis se fera à l'occasion de la réfection dudit viaduc par le MTMD (dans plusieurs années !). Finalement, un aménagement sécuritaire pour les piétons et cyclistes aux abords du Marché public de Ste-Foy est en attente des travaux pour le tramway. Ces quelques exemples de notre quartier illustrent un certain manque d'agilité du service. Pourtant, des mesures temporaires rapides telles qu'un marquage au sol, de la signalisation et l'ajout de mobilier urbain permettraient d'améliorer substantiellement la sécurité routière en attente de la réalisation des aménagements permanents.

La ville de Québec a développé une bonne expertise dans les mesures temporaires de sécurité routière lors d'évènements tels le festival d'été, la mise en place de rues piétonnes estivales et plus récemment avec les Corridor-Vélo-Cité sur le chemin Saint-Louis et le boulevard Neilson. Elle a toute la latitude et l'expertise pour appliquer des mesures de sécurité routière de façon agile et proactive.

Le Conseil de quartier de Saint-Louis propose que l'expertise développée par la ville de Québec en mesures de sécurité routière temporaires serve aussi à améliorer la sécurité dans les quartiers résidentiels lorsque les aménagements permanents nécessaires ne peuvent être réalisés à court terme.

RÉFÉRENCES

Duim, E., Lebrao, M.L. et J.L.F Antunes 2017. Walking speed of older people and pedestrian crossing time. *Journal of Transport & Health*, 5: 70-76.

Morency, P., & Cloutier, M. S. (2006). From targeted “black spots” to area-wide pedestrian safety. *Injury Prevention*, 12(6), 360-364.

[Projet STRAPI](#) : Projet de recherche comparatif entre Québec et Montréal visant à évaluer l’impact des performances des systèmes de gestion des phases piétonnes sur la sécurité piétonne. Cantin, Hugo, Institut National de la Recherche Scientifique (INRS), Polytechnique Montréal et Accès Transports Viables.

Dont la fiche synthèse #4 : [« L’analyse comparative des comportements des piétons et des temps d’attente lors de la traversée »](#).

Retting, R. A., Nitzburg, M. S., Farmer, C. M., & Knoblauch, R. L. (2002). Field evaluation of two methods for restricting right turn on red to promote pedestrian safety. *ITE journal*, 72(1), 32-36.

Webb, E., Bell, S., Lacey, R.E., *et al.* 2017. Crossing the road in time: Inequalities in older people's walking speeds. *Journal of transport & health*, 5: 77-83.

Zivarts A. When Driving Is Not an Option: Steering Away from Car Dependency. Island Press; 2024 May 9.

Calcul du pourcentage de citoyens de la communauté métropolitaine qui ont un permis de conduire en 2021:

La communauté métropolitaine compte 839 310 habitants

[https://fr.wikipedia.org/wiki/Québec_\(ville\)](https://fr.wikipedia.org/wiki/Québec_(ville))

14,5 % des résidents de la Ville de Québec sont des enfants de moins de 16 ans (extrapolé à la communauté métropolitaine)

https://www.ville.quebec.qc.ca/apropos/portrait/quelques_chiffres/ville/index.aspx

Il y a donc 717 610 citoyens de 16 ans et plus dans la Capitale Nationale.

En 2021, la Banque de données des statistiques officielles sur le Québec comptait 516 000 citoyens de plus de 16 ans avec un permis de conduire (en enlevant les 664 jeunes de 15 ans avec un permis de cyclomoteur)

[https://bdso.gouv.qc.ca/pls/ken/ken213_afich_tabl.page_tabl?p_iden_tran=REPERAEV5902910694761514j\(l:&p_lang=1&p_m_o=SAAQ&p_id_ss_domn=718&p_id_raprt=3370#tri_pivot_1=500400045](https://bdso.gouv.qc.ca/pls/ken/ken213_afich_tabl.page_tabl?p_iden_tran=REPERAEV5902910694761514j(l:&p_lang=1&p_m_o=SAAQ&p_id_ss_domn=718&p_id_raprt=3370#tri_pivot_1=500400045)

$516\ 000 / 717\ 610 = 72\ %$ des plus de 16 ans ont un permis de conduire.

Si on inclut les enfants, seulement 61,5 % des citoyens de Québec ont un permis de conduire.